



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ A Bizottság (EU) 2019/1582 rendelete (2019. szeptember 25.) a 396/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. és III. mellékletének a bizonyos termékekben, illetve azok felületén található imazsilil megengedett szermaradék-határértékei tekintetében történő módosításáról⁽¹⁾ 1
- ★ A Bizottság (EU) 2019/1583 végrehajtási rendelete (2019. szeptember 25.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletnek a kiberbiztonsági intézkedések tekintetében történő módosításáról⁽¹⁾ 15
- ★ A Bizottság (EU) 2019/1584 végrehajtási rendelete (2019. szeptember 25.) a Kínai Népköztársaságból származó peroxoszulfátok (perszulfátok) behozatalára vonatkozóan az 1343/2013/EU tanácsi végrehajtási rendelettel bevezetett dömpingellenes intézkedések esetleges kijátszására vonatkozó vizsgálat megindításáról, valamint az ezekre a behozatalokra vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről 19

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2019/1585 végrehajtási határozata (2019. szeptember 24.) az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 19. cikke alapján az Amszterdam Schiphol és az Amszterdam Lelystad repülőterekre vonatkozó forgalomelosztási szabályok megállapításáról (az értesítés a C(2019) 6816. számú dokumentummal történt)⁽¹⁾ 24

Helyesbítések

- ★ Helyesbítés a takarmányok forgalomba hozataláról és felhasználásáról, az 1831/2003/EK rendelet módosításáról, valamint a 79/373/EGK tanácsi irányelv, a 80/511/EGK bizottsági irányelv, a 82/471/EGK, 83/228/EGK, 93/74/EGK, 93/113/EK és 96/25/EK tanácsi irányelv és a 2004/217/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. július 13-i 767/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelethez (HL L 229., 2009.9.1.) 38

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1582 RENDELETE

(2019. szeptember 25.)

a 396/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet II. és III. mellékletének a bizonyos termékekben, illetve azok felületén található imazalil megengedett szermaradék-határértékei tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a növényi és állati eredetű élelmiszerekben és takarmányokban, illetve azok felületén található megengedett növényvédőszer-maradékok határértékéről, valamint a 91/414/EGK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2005. február 23-i 396/2005/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 14. cikke (1) bekezdésének a) pontjára és 49. cikkének (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az imazalil tekintetében alkalmazandó maradékanyag-határértékeket (a továbbiakban: MRL-ek) a 396/2005/EK rendelet II. melléklete és III. mellékletének B. része állapította meg.
- (2) Az imazalil tekintetében érvényben lévő MRL-ekkel kapcsolatban az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (a továbbiakban: Hatóság) a 396/2005/EK rendelet ⁽²⁾ 12. cikke (1) bekezdésének megfelelően indokolással ellátott véleményt adott ki. A Hatóság a burgonya, a paradicsom, a szemes árpa, a szemes zab, a szemes rozs és a szemes búza tekintetében az MRL-ek csökkentését javasolta. Más termékek vonatkozásában a jelenlegi MRL-ek emelését szorgalmazta.
- (3) A Hatóság megállapította, hogy egyes MRL-ekkel kapcsolatban nem állnak rendelkezésre bizonyos információk, és a kockázatkezelők részéről további vizsgálatra van szükség. Kockázatkezelési szempontból a citrusfélékre, a szamócára, a feketeszederre, a málnára, a cukkinire, a dinnyére és a sertés, szarvasmarha és ló (-izomra, -zsírra, -májra és -vesére), valamint a tehéntejre és a lótejre vonatkozó MRL-eket a jelenlegi, illetve a Hatóság által megállapított szinten helyénvaló megállapítani a 396/2005/EK rendelet II. mellékletében, mivel e termékek esetében korlátozott információ állt csak rendelkezésre, és a Hatóságnak ezek alapján olyan MRL-eket állapított meg, amelyek fogyasztóvédelmi szempontból nem vetnek fel aggályokat. Az említett MRL-eket felül fogják vizsgálni az e rendelet kihirdetését követő két éven belül rendelkezésre álló információk figyelembevételével. Kockázatkezelési szempontból az almatermésűekre, a kakiszilvára/datolyaszilvára, a banánra és az étkezési paprikára vonatkozó MRL-eket az egyedi meghatározási határnak megfelelő értéken vagy a 396/2005/EK rendelet 18. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti alapértéken helyénvaló megállapítani a 396/2005/EK rendelet II. mellékletében, mivel e termékek esetében a Hatóság kellő információ hiányában nem tudott olyan MRL-eket megállapítani, amelyek fogyasztóvédelmi szempontból nem minősülnek aggályosnak.
- (4) A Hatóság jelezte, hogy a grapefruitfélékben, narancsban, almában, körtében, banánban, burgonyában és szarvasmarhamájában található imazalilra megállapított MRL-ek fogyasztóvédelmi szempontból aggályokat vethetnek fel, úgymint a naspolyára vonatkozó EU-MRL is, amely alapjául a Codex által meghatározott maximális szermaradék-határérték (CXL) szolgált. A grapefruitfélékre, a narancsra és a burgonyára vonatkozó további információk alapján a Hatóság a grapefruitfélékre, a narancsra, a burgonyára és a szarvasmarhamájra olyan alternatív MRL-eket állapított meg, amelyek nem vetnek fel ilyen aggályokat. Az almára, a körtére, a naspolyára és a banánra meghatározott MRL-ekkel kapcsolatban a Hatóság a kockázatkezelők számára megfogalmazta, hogy azokat az egyedi meghatározási határnak megfelelő értéken vagy a 396/2005/EK rendelet 18. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti alapértelmezett értékén ajánlott megállapítani.

⁽¹⁾ HL L 70., 2005.3.16., 1. o.

⁽²⁾ Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság: Review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005 (Az imazalilra érvényben lévő szermaradék-határértékeknek a 396/2005/EK rendelet 12. cikke szerinti felülvizsgálata). EFSA Journal 2017;15(9):4977.

- (5) A Hatóság a felülvizsgálat alapján új szermaradék-meghatározásokat javasolt. Ezért a szermaradék-meghatározásokat helyénvaló ennek megfelelően módosítani.
- (6) Az MRL-eknek a 396/2005/EK rendelet 12. cikkének (1) bekezdésével összhangban elvégzett felülvizsgálatától függetlenül benyújtásra került egy, az említett rendelet 6. cikke szerinti kérelem a citrusfélékben, almában, körtében, banánban és burgonyában, valamint az állati eredetű termékekben található imazalilre érvényben lévő MRL-ek módosítása iránt.
- (7) A 396/2005/EK rendelet 8. cikkének megfelelően az érintett tagállam értékelte a fent említett kérelmet, majd az értékelő jelentést továbbította a Bizottságnak.
- (8) Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság (a továbbiakban: a Hatóság) a 396/2005/EK rendelet 10. cikke alapján megvizsgálta a kérelmet és az értékelő jelentést, különös tekintettel a fogyasztókat és adott esetben az állatokat érintő kockázatokra, és a javasolt MRL-ekről indokolással ellátott véleményt⁽³⁾ adott ki. Ezt a véleményt továbbította a kérelmezők, a Bizottság és az érintett tagállam felé, és hozzáférhetővé tette a nyilvánosság számára.
- (9) A Hatóság a 396/2005/EK rendelet 10. cikke szerinti, indokolással ellátott véleményében arra a következtetésre jutott, hogy a tervezett felhasználások módosítására csak azt követően kerülhet sor, hogy lezárult az R014821, az FK-772 és az FK-284 növényi metabolitok kockázatértékelése a genotoxicitás és az általános toxicitás tekintetében. A Hatóság megállapította továbbá, hogy az említett rendelet 12. cikkének (1) bekezdése szerint elvégzett MRL-felülvizsgálatnál rendelkezésre nem álló információk közül némelyek benyújtásra kerültek az említett rendelet 6. cikke szerinti kérelemhez kapcsolódóan.
- (10) mivel a 396/2005/EK rendelet 12. cikkének (1) bekezdése alapján elfogadott indokolással ellátott vélemény elfogadása után elfogadásra került az említett rendelet 10. cikke szerinti indokolással ellátott vélemény, valamint figyelemmel az R014821, az FK-772 és az FK-284 imazalil-metabolitok vonatkozásában azonosított toxicitási aggályok horizontális jellegére, a Bizottság a 396/2005/EK rendelet 43. cikke alapján felkérte a Hatóságot, hogy tegye naprakésszé az imazalil tekintetében érvényben lévő MRL-ekkel kapcsolatos, indokolással ellátott véleményét.
- (11) A Hatóság az új toxikológiai információk alapján naprakésszé tette és kiadta indokolással ellátott véleményét⁽⁴⁾ az imazalilre érvényben lévő MRL-ek felülvizsgálatáról.
- (12) A Hatóság indokolással ellátott említett véleményben meghatározott MRL-ek – a citrusfélék, a dinnye és az állati eredetű áruk kivételével – megegyeznek a 396/2005/EK rendelet 12. cikke szerinti, indokolással ellátott véleményben szerepelőkkel. Ezekre az árukra a Hatóság nem javasolt MRL-eket, mivel az R014821 metabolit toxikológiai jellemzőinek értékelését nem tudta végelesíteni.
- (13) A 705/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet⁽⁵⁾ az 1107/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽⁶⁾ 13. cikke (2) bekezdése szerint megújította az imazalil jóváhagyását. Ugyan az említett rendelet elfogadását megelőző kockázatértékelés során a Hatóság bizonytalanságokat azonosított az R014821 metabolit toxikológiai jellemzőit illetően⁽⁷⁾, a kockázatkezelési szakaszban nem került sor a jóváhagyási feltételek erre vonatkozó korlátozására. Az R014821 metabolit toxikológiai jellemzőire vonatkozó azon további információk, amelyek a 396/2005/EK rendelet 6. cikke szerinti kérelemhez kapcsolódóan kerültek benyújtásra, nem oszlatták el teljes mértékben ezeket a bizonytalanságokat, de fokozott aggodalomra sem adtak okot. Kockázatkezelési szempontból az tekinthető következetes és megfelelő eljárásnak, ha azokra a termékekre, amelyekre a Hatóság a 396/2005/EK rendelet 12. cikke szerinti, indokolással ellátott véleményében olyan MRL-eket állapított meg, amelyek nem vetnek fel fogyasztóvédelmi aggályokat, a 396/2005/EK rendelet II. mellékletében az MRL-ek a jelenlegi, illetve a Hatóság által megállapított szinten kerülnek megállapításra.
- (14) A meglévő CXL-eket a Hatóság az indokolással ellátott véleményeiben figyelembe vette. Azokat a CXL-eket, amelyek biztonságosak az uniós fogyasztókra nézve, az MRL-ek megállapításakor figyelembe vette.
- (15) Azon termékek tekintetében, amelyeken a szóban forgó növényvédő szer használata nem engedélyezett, és amelyekre vonatkozóan nincs hatályban import tőréshatár vagy CXL, az MRL-eket az adott kimutatási határértéknek megfelelő értéken vagy a 396/2005/EK rendelet 18. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerinti alapértéken kell megállapítani.

⁽³⁾ Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság: Modification of the existing maximum residue levels for imazalil in various commodities (A különböző árukban előforduló imazalilre érvényben lévő szermaradék-határértékek módosítása). EFSA Journal 2018;16(6):5329.

⁽⁴⁾ Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság: Reasoned Opinion on the updated review of the existing maximum residue levels for imazalil according to Article 12 of Regulation (EC) No 396/2005 following new toxicological information (Indokolással ellátott vélemény az imazalil tekintetében érvényben lévő szermaradék-határértékeknek a 396/2005/EK rendelet 12. cikke szerinti, új toxikológiai információk alapján történő felülvizsgálatáról). EFSA Journal 2018;16(10):5453.

⁽⁵⁾ A Bizottság 705/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. július 20.) a növényvédő szerek forgalomba hozataláról szóló 1107/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően az imazalil hatóanyag jóváhagyásáról és az 540/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének módosításáról (HL L 190., 2011.7.21., 43. o.).

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1107/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a növényvédő szerek forgalomba hozataláról valamint a 79/117/EGK és a 91/414/EGK tanácsi irányelvek hatályon kívül helyezéséről (HL L 309., 2009.11.24., 1. o.).

⁽⁷⁾ Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság: Conclusion on the peer review of the pesticide risk assessment of the active substance imazalil. (Az imazalil hatóanyagú növényvédő szereknél felmerülő kockázatok értékelésének szakmai vizsgálatából levont következtetés). EFSA Journal 2010, 8(3):1526.

- (16) A Bizottság konzultált az Európai Unióban növényvédő szerek maradékanyagaival foglalkozó referencialaboratóriumokkal arról, hogy szükséges-e egyes kimutatási határértékek kiigazítása. Az említett laboratóriumok arra a következtetésre jutottak, hogy bizonyos áruk vonatkozásában a technikai fejlődés következtében egyedi kimutatási határértékeket kell megállapítani.
- (17) Az MRL-ekkel kapcsolatos megfelelő módosítások – a Hatóság indokolással ellátott véleményei alapján és a tárgy szempontjából lényeges tényezőket figyelembe véve – megfelelnek a 396/2005/EK rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében foglalt követelményeknek.
- (18) A Bizottság a Kereskedelmi Világszervezeten keresztül kikérte az Unió kereskedelmi partnereinek véleményét az új MRL-ekről, és figyelembe vette megállapításait.
- (19) A 396/2005/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (20) A termékek zavartalan forgalmazása, feldolgozása és fogyasztása érdekében e rendelet átmeneti intézkedéseket ír elő azokra a termékekre, amelyeket az MRL-ek módosítását megelőzően állítottak elő, és amelyekkel kapcsolatban igazolt, hogy a fogyasztók magas szintű védelme továbbra is biztosított.
- (21) A módosított MRL-ek érvénybe lépése előtt elegendő időt kell biztosítani arra, hogy a tagállamok, a harmadik országok és az élelmiszer-vállalkozók felkészülhessenek az MRL-ek módosulásából fakadó új követelmények teljesítésére.
- (22) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a Növények, Állatok, Élelmiszerek és Takarmányok Állandó Bizottságának véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 396/2005/EK rendelet II. és III. melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

Az Unióban 2020. április 16. előtt előállított, vagy oda ezen időpontot megelőzően behozott termékekre – a grapefruit, a narancs, az alma, a körte, a naspolya, a banán, a burgonya és a szarvasmarhamáj kivételével – a 396/2005/EK rendelet továbbra is az e rendeletben szereplő módosítások nélkül alkalmazandó.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2020. április 16-tól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. szeptember 25-én.

a Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

A 396/2005/EK rendelet II. és III. melléklete a következőképpen módosul:

1. A II. mellékletben az imazalilre vonatkozó oszlop helyébe a következő szöveg lép:

„Növényvédőszer-maradékok és megengedett szermaradék-határértékek (mg/kg)

Kódszám	Olyan csoportok és egyedi termékek, amelyekre MRL-ek alkalmazandók (*)	Imazalil (izomerhányadról függetlenül) (R)
(1)	(2)	(3)
0100000	FRISS ÉS FAGYASZTOTT GYÜMÖLCS; FÁN TERMŐ HÉJAS GYÜMÖLCSŰEK	
0110000	Citrusfélék	
0110010	Grapefruitfélék	4 (+)
0110020	Narancs	4 (+)
0110030	Citrom	5 (+)
0110040	Zöld citrom/lime	5 (+)
0110050	Mandarin	5 (+)
0110990	Egyéb (2)	0,01 (*)
0120000	Fán termő héjas gyümölcsűek	0,01 (*)
0120010	Mandula	
0120020	Paradió/brazil dió	
0120030	Kesu/kesudió	
0120040	Gesztenye	
0120050	Kókuszdió	
0120060	Mogyoró	
0120070	Ausztráliai mogyoró/makadám-dió	
0120080	Pekándiő	
0120090	Fenyőmag	
0120100	Pisztácia	
0120110	Dió	
0120990	Egyéb (2)	
0130000	Almatermésűek	0,01 (*)
0130010	Alma	
0130020	Körte	
0130030	Birsalma	
0130040	Naspolya	
0130050	Japán naspolya	
0130990	Egyéb (2)	
0140000	Csonthéjasok	0,01 (*)
0140010	Sárgabarack/kajszi	
0140020	Cseresznye	
0140030	Őszibarack	

(1)	(2)	(3)
0140040	Szilva	
0140990	Egyéb (2)	
0150000	Bogyógyümölcsűek	
0151000	a) Szőlő	0,01 (*)
0151010	Csemegeszőlő	
0151020	Borszőlő	
0152000	b) Szamóca	2
0153000	c) Vesszőn termő bogyógyümölcsűek	
0153010	Feketeszeder	2
0153020	Hamvas szeder	0,01 (*)
0153030	Málna (piros és sárga)	2
0153990	Egyéb (2)	0,01 (*)
0154000	d) Egyéb bogyógyümölcsűek	0,01 (*)
0154010	Fürtös áfonya	
0154020	Tőzegáfonya	
0154030	Ribiszke (fekete, piros és fehér)	
0154040	Köszméte/egres (zöld, piros és sárga)	
0154050	Csipkebogyó	
0154060	Faeper (fekete és fehér)	
0154070	Azarólgalagonya/franciagalagonya	
0154080	Fekete bodza	
0154990	Egyéb (2)	
0160000	Egyéb gyümölcsök	0,01 (*)
0161000	a) <i>ehető héjúak</i>	
0161010	Datolya	
0161020	Füge	
0161030	Étkezési olajbogyó	
0161040	Kumkvat/japán törpemandarin	
0161050	Karambola/uborkafa	
0161060	Kakiszilva/datolyaszilva	
0161070	Jávai szilva/dzsambolán	
0161990	Egyéb (2)	
0162000	b) <i>kisebbek, nem ehető héjúak</i>	
0162010	Kivi (zöld, piros, sárga)	
0162020	Licsiszilva/kínai ikerszilva	
0162030	Passiógyümölcs/marakuja	
0162040	Töviskörte/fügekaktusz	
0162050	Csillagalma	
0162060	Amerikai datolyaszilva/virginiai szilva	
0162990	Egyéb (2)	
0163000	c) <i>nagyobbak, nem ehető héjúak</i>	
0163010	Avokádó	
0163020	Banán	

(1)	(2)	(3)
0163030	Mangó	
0163040	Papája	
0163050	Gránátalma	
0163060	Csirimojó/krémalma	
0163070	Guáva/guajava	
0163080	Ananász	
0163090	Kenyérgyümölcs	
0163100	Durián	
0163110	Tüskés annóna	
0163990	Egyéb (2)	
0200000	FRISS ÉS FAGYASZTOTT ZÖLDSÉGEK	
0210000	Gyökér- és gyökgumós zöldségek	0,01 (*)
0211000	a) <i>burgonya</i>	
0212000	b) <i>trópusi gyökér- és gumós zöldségek</i>	
0212010	Kasszava gyökér/manióka	
0212020	Édesburgonya/batáta	
0212030	Jamszgyökér	
0212040	Nyílgyökér	
0212990	Egyéb (2)	
0213000	c) <i>egyéb gyökér- és gyökgumós zöldségek, a cukorrépa kivételével</i>	
0213010	Cékla	
0213020	Sárgarépa	
0213030	Gumós zeller	
0213040	Torma	
0213050	Csicsóka	
0213060	Pasztináknak/paszternáknak	
0213070	Petrezselyemgyökér	
0213080	Retek	
0213090	Bakszakáll	
0213100	Karórépa	
0213110	Tarlórépa	
0213990	Egyéb (2)	
0220000	Hagymafélék	0,01 (*)
0220010	Fokhagyma	
0220020	Vöröshagyma	
0220030	Salotta/mogyoróhagyma	
0220040	Újhagyma/zöldhagyma és téli sarjadékhagyma	
0220990	Egyéb (2)	
0230000	Termésükért termesztett zöldségek	
0231000	a) <i>burgonyafélék és mályvafélék</i>	
0231010	Paradicsom	0,3
0231020	Étkezési paprika	0,01 (*)
0231030	Padlizsán/tojásgyümölcs	0,01 (*)
0231040	Okra/bámia	0,01 (*)
0231990	Egyéb (2)	0,01 (*)

(1)	(2)	(3)
0232000	b) <i>kabakosok – ehető héjúak</i>	
0232010	Uborka	0,5
0232020	Apró uborka	0,5
0232030	Cukkini	0,1 (+)
0232990	Egyéb (2)	0,01 (*)
0233000	c) <i>kabakosok – nem ehető héjúak</i>	
0233010	Dinnye	2 (+)
0233020	Sütőtök	0,01 (*)
0233030	Görögdinnye	0,01 (*)
0233990	Egyéb (2)	0,01 (*)
0234000	d) <i>csemegekukorica</i>	0,01 (*)
0239000	e) <i>egyéb termésükért termesztett zöldségek</i>	0,01 (*)
0240000	Káposztafélék (nem tartalmazza a káposztafélék gyökereit és kis levelű termé- nyeit)	0,01 (*)
0241000	a) <i>virágukért termesztett káposztafélék</i>	
0241010	Brokkoli	
0241020	Karfiol	
0241990	Egyéb (2)	
0242000	b) <i>fejképző káposztafélék</i>	
0242010	Kelbimbó	
0242020	Fejeskáposzta	
0242990	Egyéb (2)	
0243000	c) <i>leveles káposzta</i>	
0243010	Kínai kel/pekingi káposzta/pe-tsai	
0243020	Kel	
0243990	Egyéb (2)	
0244000	d) <i>karalábé</i>	
0250000	Levélzöldségek, fűszernövények és ehető virágok	
0251000	a) <i>saláta és egyéb salátafélék</i>	0,01 (*)
0251010	Galambbegysaláta	
0251020	Fejessaláta-félék	
0251030	Endívia/széles levelű batáviai endívia	
0251040	Kerti zsázsa/közönséges borbálfű, valamint egyéb csírák és hajtások	
0251050	Közönséges borbálfű/szárzöldi zsázsa	
0251060	Borsmustár/rukkola	
0251070	Vörös mustár	
0251080	Kis levelű termények (a Brassica fajok is)	
0251990	Egyéb (2)	
0252000	b) <i>spenót és hasonló levelek</i>	0,01 (*)
0252010	Spenótfélék	
0252020	Kövér porcsin	

(1)	(2)	(3)
0252030	Mangold	
0252990	Egyéb (2)	
0253000	c) <i>szőlőlevél és hasonló fajták</i>	0,01 (*)
0254000	d) <i>vízitorma</i>	0,01 (*)
0255000	e) <i>cikóriasaláta</i>	0,01 (*)
0256000	f) <i>fűszernövények és ehető virágok</i>	0,02 (*)
0256010	Turbolya	
0256020	Metélőhagyma	
0256030	Zellerlevél	
0256040	Petrezselyemlevél/metélőpetrezselyem	
0256050	Zsálya	
0256060	Rozmaring	
0256070	Kakukkfű	
0256080	Bazsalikom, valamint ehető virágok	
0256090	Babérlevél	
0256100	Tárkony	
0256990	Egyéb (2)	
0260000	Hüvelyes zöldségek	0,01 (*)
0260010	Bab (hüvelyben)	
0260020	Bab (hüvely nélkül)	
0260030	Borsó (hüvelyben)	
0260040	Borsó (hüvely nélkül)	
0260050	Lencse	
0260990	Egyéb (2)	
0270000	Szárúért termesztett zöldségek	0,01 (*)
0270010	Spárga	
0270020	Kardonna/szúrós articsóka	
0270030	Szárzeller	
0270040	Olasz édeskömény	
0270050	Articsóka	
0270060	Póréhagyma	
0270070	Rebarbara	
0270080	Bambuszrügy	
0270090	Pálmafa csúcsrügy	
0270990	Egyéb (2)	
0280000	Gombák, mohák és zuzmók	0,01 (*)
0280010	Termesztett gomba	
0280020	Vadgomba	
0280990	Moha és zuzmó	
0290000	Algák és prokarióta szervezetek	0,01 (*)
0300000	HÜVELYESEK	0,01 (*)
0300010	Bab	
0300020	Lencse	

(1)	(2)	(3)
0300030	Borsó	
0300040	Csillagfürt/farkasbab	
0300990	Egyéb (2)	
0400000	OLAJOS MAGVAK ÉS OLAJTARTALMÚ GYÜMÖLCSÖK	0,01 (*)
0401000	Olajos magvak	
0401010	Lenmag	
0401020	Földimogyoró/amerikai mogyoró	
0401030	Mák	
0401040	Szezámmag	
0401050	Napraforgómag	
0401060	Repcemag	
0401070	Szójabab	
0401080	Mustármag	
0401090	Gyapotmag	
0401100	Tökmag	
0401110	Pórsáfránymag	
0401120	Borágó magja	
0401130	Gomborkamag	
0401140	Kendermag	
0401150	Ricinusbab	
0401990	Egyéb (2)	
0402000	Olajtartalmú gyümölcsök	
0402010	Olajbogyó olajkinyerésre	
0402020	Olajpálma magja	
0402030	Afrikai olajpálma gyümölcs	
0402040	Kapok	
0402990	Egyéb (2)	
0500000	GABONAFÉLÉK	0,01 (*)
0500010	Árpa	
0500020	Hajdina és egyéb álgabonafélék	
0500030	Kukorica	
0500040	Köles	
0500050	Zab	
0500060	Rizs	
0500070	Rozs	
0500080	Cirok	
0500090	Búza	
0500990	Egyéb (2)	
0600000	KÁVÉ, TEA, GYÓGYNÖVÉNYTEA, KAKAÓ ÉS SZENTJÁNOSKENYÉR	0,05 (*)
0610000	Tea	
0620000	Kávésbab	
0630000	Gyógyteafőzet a következőből:	
0631000	a) <i>virág</i>	
0631010	Kamilla	
0631020	Rozella/szudáni hibiszkusz	

(1)	(2)	(3)
0631030	Rózsa	
0631040	Jázminvirág/fehér jázmin	
0631050	Kislevelű hárs	
0631990	Egyéb (2)	
0632000	b) <i>levelek és fűszernövények</i>	
0632010	Kerti szamóca	
0632020	Vörös fokföldirekettye/rooibos	
0632030	Maté	
0632990	Egyéb (2)	
0633000	c) <i>gyökér</i>	
0633010	Macskagyökér	
0633020	Ginszeng	
0633990	Egyéb (2)	
0639000	d) <i>a növény bármely más részei</i>	
0640000	Kakaóbab	
0650000	Szentjánoskenyér	
0700000	KOMLÓ	0,05 (*)
0800000	FŰSZEREK	
0810000	Mag	0,05 (*)
0810010	Ánizsmag	
0810020	Fekete kömény	
0810030	Zeller	
0810040	Koriander/kerti koriander	
0810050	Kömény	
0810060	Kapor	
0810070	Édeskömény	
0810080	Görögszéna/lepkeszeg	
0810090	Szerecsendió	
0810990	Egyéb (2)	
0820000	Termés	0,05 (*)
0820010	Szegfűbors	
0820020	Szecsúáni bors	
0820030	Kömény	
0820040	Kardamom	
0820050	Borókabogyó	
0820060	Borsfélék (fekete, zöld és fehér)	
0820070	Vanília	
0820080	Tamarinduszgyümölcs	
0820990	Egyéb (2)	
0830000	Kéreg	0,05 (*)
0830010	Fahéj	
0830990	Egyéb (2)	

(1)	(2)	(3)
0840000	Gyökér és rizóma	
0840010	Édesgyökér	0,05 (*)
0840020	Gyömbér (10)	0,05 (*)
0840030	Kurkuma/indiai sáfrány	0,05 (*)
0840040	Torma (11)	
0840990	Egyéb (2)	0,05 (*)
0850000	Bimbó	0,05 (*)
0850010	Szegfűszeg	
0850020	Kapribogyó	
0850990	Egyéb (2)	
0860000	Virágbibe	0,05 (*)
0860010	Sáfrány	
0860990	Egyéb (2)	
0870000	Magköpeny	0,05 (*)
0870010	Szerecsendió-virág/mácisz	
0870990	Egyéb (2)	
0900000	CUKORTERMŐ NÖVÉNYEK	0,01 (*)
0900010	Cukorrépagyökér	
0900020	Cukornád	
0900030	Cikóriagyökér	
0900990	Egyéb (2)	
1000000	ÁLLATI EREDETŰ TERMÉKEK – SZÁRAZFÖLDI ÁLLATOK	
1010000	Áruk a következő állatokból	
1011000	a) <i>sertés</i>	0,02 (*)
1011010	Izom	(+)
1011020	Zsír	(+)
1011030	Máj	(+)
1011040	Vese	(+)
1011050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	
1011990	Egyéb (2)	
1012000	b) <i>szarvasmarha</i>	
1012010	Izom	0,02 (*) (+)
1012020	Zsír	0,02 (*) (+)
1012030	Máj	0,03 (+)
1012040	Vese	0,02 (*) (+)
1012050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	0,02 (*)
1012990	Egyéb (2)	0,02 (*)
1013000	c) <i>juh</i>	0,01 (*)
1013010	Izom	
1013020	Zsír	
1013030	Máj	

(1)	(2)	(3)
1013040	Vese	
1013050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	
1013990	Egyéb (2)	
1014000	d) <i>kecske</i>	0,01 (*)
1014010	Izom	
1014020	Zsír	
1014030	Máj	
1014040	Vese	
1014050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	
1014990	Egyéb (2)	
1015000	e) <i>lőfélék</i>	
1015010	Izom	0,02 (*) (+)
1015020	Zsír	0,02 (*) (+)
1015030	Máj	0,03 (+)
1015040	Vese	0,02 (*) (+)
1015050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	0,02 (*)
1015990	Egyéb (2)	0,02 (*)
1016000	f) <i>baromfi</i>	0,01 (*)
1016010	Izom	
1016020	Zsír	
1016030	Máj	
1016040	Vese	
1016050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	
1016990	Egyéb (2)	
1017000	g) <i>egyéb szárazföldi haszonállatok</i>	0,01 (*)
1017010	Izom	
1017020	Zsír	
1017030	Máj	
1017040	Vese	
1017050	Ehető belsőség (a máj és a vese kivételével)	
1017990	Egyéb (2)	
1020000	Tej	
1020010	Szarvasmarha	0,02 (*) (+)
1020020	Juh	0,01 (*)
1020030	Kecske	0,01 (*)
1020040	Ló	0,02 (*) (+)
1020990	Egyéb (2)	0,01 (*)
1030000	Madártojás	0,01 (*)
1030010	Csirke	
1030020	Kacsa	
1030030	Liba	
1030040	Fürj	
1030990	Egyéb (2)	

(1)	(2)	(3)
1040000	Méz és egyéb méhészeti termékek (7)	0,05 (*)
1050000	Kételtűek és hullók	0,01 (*)
1060000	Szárazföldi gerinctelen állatok	0,01 (*)
1070000	Vadon élő szárazföldi gerincesek	0,01 (*)
1100000	ÁLLATI EREDETŰ TERMÉKEK – HALAK, HALTERMÉKEK ÉS EGYÉB TENGERI ÉS ÉDES-VÍZI ÉLELMISZERIPARI TERMÉKEK (8)	
1200000	KIZÁRÓLAG ÁLLATI TAKARMÁNY-ELŐÁLLÍTÁSBAN HASZNÁLT NÖVÉNYI TERMÉKEK VAGY EZEK RÉSZEI (8)	
1300000	FELDOLGOZOTT ÉLELMISZEREK (9)	

(*) Az analitikai kimutathatóság határa.

(**) Növényvédőszer-kód kombináció, amelyre a III. melléklet B. részében meghatározott MRL vonatkozik.

(a) Azon növényi és állati eredetű termékek teljes listája, amelyekre MRL-ek vonatkoznak, az I. mellékletben található.

Imazalil (izomerhányadtól függetlenül) (R)

(R) = a szermaradék meghatározása a következő növényvédőszer-kódszám kombinációk esetében különböző: imazalil – kód: 1000000, kivéve 1040000: imazalil és FK-772 metabolit összesen (izomerhányadtól függetlenül), imazalilban kifejezve

(+) Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság megállapította, hogy a metabolitok toxicitásával kapcsolatban egyes információk nem állnak rendelkezésre. Az MRL felülvizsgálata során a Bizottság figyelembe fogja venni az első mondatban szereplő információkat, amennyiben azokat 2021 szeptember 26-ig benyújtják, vagy az információk benyújtásának elmaradása esetén azok hiányát.

0110010 Grapefruitfélék

0110020 Narancs

0110030 Citrom

0110040 Zöldcitrom/lime

0110050 Mandarin

(+) Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság megállapította, hogy a szermaradék-vizsgálatokkal kapcsolatban egyes információk nem állnak rendelkezésre. Az MRL felülvizsgálata során a Bizottság figyelembe fogja venni az első mondatban szereplő információkat, amennyiben azokat 2021 szeptember 26-ig benyújtják, vagy az információk benyújtásának elmaradása esetén azok hiányát.

0232030 Cukkini

(+) Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság megállapította, hogy a metabolitok toxicitásával kapcsolatban egyes információk nem állnak rendelkezésre. Az MRL felülvizsgálata során a Bizottság figyelembe fogja venni az első mondatban szereplő információkat, amennyiben azokat 2021 szeptember 26-ig benyújtják, vagy az információk benyújtásának elmaradása esetén azok hiányát.

0233010 Dinnye

(+) Az Európai Élelmiszerbiztonsági Hatóság megállapította, hogy a metabolitok toxicitásával és a tárolási stabilitással kapcsolatban egyes információk nem állnak rendelkezésre. Az MRL felülvizsgálata során a Bizottság figyelembe fogja venni az első mondatban szereplő információkat, amennyiben azokat 2021 szeptember 26-ig benyújtják, vagy az információk benyújtásának elmaradása esetén azok hiányát.

1011010 Izom

1011020 Zsír

1011030 Máj

1011040 Vese

1012010 Izom

1012020 Zsír

1012030 Máj

1012040 Vese

1015010 Izom

1015020	Zsír
1015030	Máj
1015040	Vese
1020010	Szarvasmarha
1020040	Ló

2. A III. melléklet B. részében az imazalilre vonatkozó oszlopot el kell hagyni.

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1583 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2019. szeptember 25.)****a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról szóló (EU) 2015/1998 végrehajtási rendeletnek a kiberbiztonsági intézkedések tekintetében történő módosításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2008. március 11-i 300/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 1. cikkére és 4. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 300/2008/EK rendelet egyik fő célja, hogy megteremtse a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. december 7-i egyezmény ⁽²⁾ 17. függelékének (légiközlekedés-védelmi függelék, 10. kiadás, 2017) egységes értelmezési alapjait. A szóban forgó egyezménynek valamennyi uniós tagállam aláíró állama.
- (2) Céljait a rendelet a következő eszközökkel kívánja megvalósítani: a) a légi közlekedés védelmét szolgáló közös szabályokat és közös alapkövetelményeket határoz meg; b) megállapítja az ezek betartásának figyelemmel kísérését szolgáló mechanizmusokat.
- (3) A végrehajtási jogszabály módosításának célja az, hogy biztosítsa a tagállamok teljeskörű megfelelését a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékében végrehajtott legutóbbi módosításnak (16. módosítás), amely új követelményeket vezetett be a nemzeti szervezethez és a felelős hatósághoz (3.1.4. fejezet), illetve a kiberbiztonsági megelőző intézkedésekhez (4.9.1. fejezet) kapcsolódóan.
- (4) E követelményeknek az uniós szintű légiközlekedés-védelmi végrehajtási jogszabályokba való átültetése révén biztosítható, hogy a felelős hatóságok olyan eljárásokat alakítsanak ki és alkalmazzanak, amelyek révén szükség szerint, praktikus módon és kellő időben meg tudják osztani a többi nemzeti hatósággal és ügynökséggel, a repülőtér-üzemeltetőkkel, a légi fuvarozókkal és más érintett szervezetekkel a releváns információkat, ezzel segítve őket abban, hogy hatékony biztonsági kockázatértékeléseket végezzenek többek között a kiberbiztonság tekintetében, és végrehajtsák a kiberfenyegetésekkel szembeni megfelelő intézkedéseket.
- (5) A hálózati és információs rendszerek biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító intézkedésekről szóló (EU) 2016/1148 európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ (kiberbiztonsági irányelv) intézkedéseket állapít meg a hálózati és információs rendszerek egységesen magas szintű biztonságának uniós megvalósítása, és ezáltal a belső piac működésének javítása érdekében. A kiberbiztonsági irányelvből és e rendeletből eredő intézkedéseket nemzeti szinten össze kell hangolni a hiányos alkalmazás, illetve a kötelezettségek megkettőzésének elkerülése érdekében.
- (6) Az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendeletet ⁽⁴⁾ ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (7) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a 300/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdésével létrehozott, a polgári légi közlekedés védelmével foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelet melléklete e rendelet mellékletének megfelelően módosul.

⁽¹⁾ HL L 97., 2008.4.9., 72. o.⁽²⁾ <https://icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1148 irányelve (2016. július 6.) a hálózati és információs rendszerek biztonságának az egész Unióban egységesen magas szintjét biztosító intézkedésekről (HL L 194., 2016.7.19., 1. o.).⁽⁴⁾ A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (HL L 299., 2015.11.14., 1. o.).

2. cikk

Ez a rendelet 2020. december 31-én lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. szeptember 25-én.

az Bizottság részéről
az elnök
Jean-Claude JUNCKER

MELLÉKLET

Az (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelet melléklete a következőképpen módosul:

1. A melléklet a következő 1.0.6. ponttal egészül ki:

„1.0.6. A felelős hatóság olyan eljárásokat alakít ki és alkalmaz, amelyek révén szükség szerint, praktikus módon és kellő időre tudja osztani a többi nemzeti hatósággal és ügynökséggel, a repülőtér-üzemeltetőkkel, a légi fuvarozókkal és más érintett szervezetekkel a releváns információkat, ezzel segítve őket abban, hogy hatékony biztonsági kockázatértékeléseket végezzenek műveleteikhez kapcsolódóan.”

2. A melléklet a következő 1.7. ponttal egészül ki:

„1.7. A POLGÁRI LÉGI KÖZLEKEDÉS KRITIKUS FONTOSAGÚ INFORMÁCIÓS ÉS KOMMUNIKÁCIÓS TECHNOLÓGIAI RENDSZEREINEK ÉS ADATAINAK AZONOSÍTÁSA ÉS A KIBERFENYEGETÉSEKSEL SZEMBENI VÉDELME

1.7.1. A felelős hatóság biztosítja, hogy a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi programban meghatározott repülőtér-üzemeltetők, légi fuvarozók és egyéb szervezetek azonosítsák a polgári légi közlekedés céljait szolgáló kritikus információs és kommunikációs technológiai rendszereiket és adataikat, és meg tudják védeni azokat a polgári légi közlekedés biztonságát veszélyeztető kibertámadásoktól.

1.7.2. A repülőtér-üzemeltetők, légi fuvarozók és szervezetek légiközlekedés-védelmi programjukban vagy az abban hivatkozott egyéb releváns dokumentumokban azonosítják az 1.7.1. pontban említett kritikus információs és kommunikációs technológiai rendszereket és adatokat.

A légiközlekedés-védelmi programban vagy az abban hivatkozott bármely egyéb releváns dokumentumban részletesen ismertetik az 1.7.1. pontban említett kibertámadásokkal szembeni védelem, az ilyen fenyegetések felderítése, a megfelelő válaszlépések, valamint a károk helyreállítása érdekében kialakított intézkedéseket.

1.7.3. A szóban forgó rendszerek és adatok jogellenes beavatkozástól való védelmére szolgáló részletes intézkedéseket a repülőtér-üzemeltető, a légi fuvarozó vagy adott esetben más megfelelő szerv által végzett kockázatértékeléssel összhangban kell meghatározni, kialakítani és végrehajtani.

1.7.4. Amennyiben egy adott tagállamon belül valamely konkrét hatóság vagy ügynökség illetékes a kibertámadásokhoz kapcsolódó intézkedések tekintetében, a tagállam e hatóságot vagy ügynökséget kijelölheti az e rendeletben említett, a kibertámadásokkal kapcsolatos rendelkezések összehangolásának és/vagy nyomon követésének illetékes hatóságaként.

1.7.5. Amennyiben a nemzeti polgári légiközlekedés-védelmi programban meghatározott repülőtér-üzemeltetőkre, légi fuvarozókra és szervezetekre más uniós vagy nemzeti jogszabályok által előírt külön kibertámadásbiztonsági követelmények vonatkoznak, a felelős hatóság az e rendeletnek való megfelelés helyett az egyéb uniós vagy nemzeti jogszabályokban foglalt követelményeknek való megfelelést írhatja elő. A koordinált vagy egymással összeegyeztethető felügyeleti rendszerek biztosítása érdekében a felelős hatóság egyeztet az egyéb érintett illetékes hatóságokkal.”

3. A 11.1.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„11.1.2. A következő személyzetnek kell sikeresen átmennie fokozott vagy standard védelmi háttérellenőrzésen:

- a) azon személyeknek, akik felvételüket követően a szigorított védelmi területen kívül átvizsgálást, belépés-ellenőrzést vagy egyéb védelmi ellenőrzéseket fognak végezni vagy ilyen ellenőrzésekért felelősséget fognak viselni;
- b) azon személyeknek, akik az előírt védelmi ellenőrzéseken átesett légi áruhoz és légipostai küldeményhez, légifuvarozói postai küldeményekhez és légifuvarozói anyagokhoz, fedélzeti ellátmányhoz és repülőtéri készletekhez közvetlenül és kíséret nélkül hozzáférnek;
- c) azon személyek, akik adminisztrátori jogosultsággal vagy felügyelet nélküli és korlátlan hozzáféréssel rendelkeznek a nemzeti légiközlekedés-biztonsági program szerinti, a polgári légi közlekedés biztonságának céljait szolgáló, az 1.7.1. pontban említett kritikus információs és kommunikációs technológiai rendszerekhez és adatokhoz, illetve azon személyek, akiket az 1.7.3. pont szerinti kockázatértékelés egyéb okból azonosított.

Ha e rendelet másként nem rendelkezik, a felelős hatóság az alkalmazandó nemzeti előírásokkal összhangban határozza meg azt, hogy fokozott vagy standard védelmi háttérellenőrzést kell-e végrehajtani.”

4. A szöveg a következő 11.2.8. ponttal egészül ki:

„11.2.8. A kiberfenyegetésekhez kapcsolódó feladatokkal és felelősségi körökkel rendelkező személyek képzése

11.2.8.1. Az 1.7.2. pontban meghatározott intézkedéseket végrehajtó személyeknek rendelkezniük kell a kijelölt feladataik hatékony ellátásához szükséges készségekkel és alkalmassággal. Ezeket a személyeket a szükséges ismeret elve alapján fel kell készíteni a releváns kiberkockázatokra.

11.2.8.2. Az adatokhoz vagy rendszerekhez hozzáférő személyeknek megfelelő és specifikus, a feladatkörükkel és felelősségi köreikkel arányos képzésben kell részesülniük, beleértve a releváns kockázatokra vonatkozó, a feladatkörük által megkívánt szintű ismereteket. A felelős hatóság vagy az 1.7.4. pontban meghatározott hatóság vagy ügynökség meghatározza vagy jóváhagyja a képzés tartalmát.”

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1584 VÉGREHAJTÁSI RENDELETE**(2019. szeptember 25.)**

a Kínai Népköztársaságból származó peroxoszulfátok (perszulfátok) behozatalára vonatkozóan az 1343/2013/EU tanácsi végrehajtási rendelettel bevezetett dömpingellenes intézkedések esetleges kijátszására vonatkozó vizsgálat megindításáról, valamint az ezekre a behozatalokra vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unióban tagsággal nem rendelkező országokból érkező dömpingelt behozattal szembeni védelemről szóló, 2016. június 8-i (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ (a továbbiakban: alaprendelet) és különösen annak 13. cikke (3) bekezdésére és 14. cikke (5) bekezdésére,

a tagállamok tájékoztatását követően,

mivel:

A. HIVATALBÓL INDÍTOTT VIZSGÁLAT

- (1) Az Európai Bizottság (a továbbiakban: Bizottság) az alaprendelet 13. cikkének (3) bekezdése és 14. cikkének (5) bekezdése alapján úgy határozott, hogy hivatalból kivizsgálja a Kínai Népköztársaságból származó peroxoszulfátok (perszulfátok) behozatalára vonatkozó dömpingellenes intézkedések esetleges kijátszását, és elrendeli a behozatalok nyilvántartásba vételét.

B. TERMÉK

- (2) Az esetleges kijátszással érintett termék: a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 2833 40 00 és ex 2842 90 80 (TARIC-kód: 2842 90 80 20) KN-kódok alá tartozó peroxoszulfátok (perszulfátok), beleértve a kálium-peroximonosulfát-szulfátot is (a továbbiakban: érintett termék).
- (3) Az esetleges kijátszással összefüggésben vizsgált termék az előző preambulumbekkezdésben meghatározottal megegyező, jelenleg az érintett termékkel azonos kódok alá tartozó, az A820 TARIC-kiegészítő kód alatt behozott termék (a továbbiakban: vizsgált termék).

C. MEGLÉVŐ INTÉZKEDÉSEK

- (4) A jelenleg hatályban lévő és esetlegesen kijátszott intézkedéseket az 1343/2013/EU tanácsi végrehajtási rendelettel ⁽²⁾ bevezetett dömpingellenes intézkedések alkotják. Ezekre az intézkedésekre vonatkozóan 2018. december 17-én hatályvesztési felülvizsgált indult, amely jelenleg is folyamatban van. ⁽³⁾

D. INDOKOK

- (5) A meglévő intézkedések esetleges kijátszásával kapcsolatos jelen vizsgálat az arra vonatkozó elegendő bizonyítékokon alapul, hogy a hatályban lévő intézkedéseket az érintett termék értékesítési szerkezetének és értékesítési csatornáinak átszervezésével kijátsszák.
- (6) A hatályban lévő intézkedésekben előírt vámtétel 24,5 %-tól 71,8 %-ig terjed. Egy exportáló gyártóra, az ABC Chemicals Co. Ltd Shanghai (a továbbiakban: ABC) elnevezésű vállalatra 0 %-os vámtétel vonatkozik. A behozatali statisztikák azt mutatják, hogy az érintett termékre vonatkozó végleges dömpingellenes vám kivetését követően megváltozott a kereskedelem szerkezete. Ugyanezek a statisztikák azt is mutatják, hogy a kínai behozatalok ma elsősorban az ABC-n keresztül érkeznek az Unióba. Ugyanakkor a Bizottság birtokában lévő bizonyítékok szerint az ABC már nem gyártja az érintett terméket. Emellett a jelek szerint az ABC gyártási engedélyét 2017 júliusában visszavonták, új engedélyt nem adtak ki, és a vállalat nem gyártóként, hanem forgalmazóként szerepel a nyilvántartásokban.

⁽¹⁾ HLL 176., 2016.6.30., 21. o.

⁽²⁾ A Tanács 1343/2013/EU végrehajtási rendelete (2013. december 12.) a Kínai Népköztársaságból származó peroxoszulfátokra (perszulfátok) behozatalára vonatkozó végleges dömpingellenes vámnak az 1225/2009/EK rendelet 11. cikkének (2) bekezdése szerinti hatályvesztési felülvizsgálatot követő kivetéséről (HL L 338., 2013.12.17., 11. o.).

⁽³⁾ Értesítés a Kínai Népköztársaságból származó peroxoszulfátok (perszulfátok) behozatalára alkalmazandó dömpingellenes intézkedések hatályvesztési felülvizsgálatának megindításáról (2018/C 454/06, HLC 454., 2018.12.17., 7. o.).

- (7) A jelek szerint a kivitel átcsatornázásának az ABC 0 %-os vámtételén kívül nincs más megfelelő magyarázata és gazdasági indoka.
- (8) Továbbá a Bizottságnak elegendő bizonyíték áll rendelkezésére arra vonatkozóan, hogy a kialakult helyzet az érintett termékre vonatkozó meglévő dömpingellenes intézkedések javító hatását a mennyiségek és az árak tekintetében egyaránt aláássa. Úgy tűnik, hogy az érintett termék behozatalát a vizsgált termék jelentős volumenű behozatala váltotta fel. Emellett arra vonatkozóan is elegendő bizonyíték áll a Bizottság rendelkezésére, hogy a vizsgált termék behozatala a meglévő intézkedésekhez vezető vizsgálat során megállapított, kárt nem okozó árnál alacsonyabb árakon történik.
- (9) Végezetül a Bizottság elegendő bizonyítékot szerzett be arra vonatkozóan is, hogy a vizsgált termék behozatala a korábban megállapított rendes értékkel összehasonlítva dömpingáron történik.
- (10) Amennyiben a Bizottság a vizsgálat során az alaprendelet 13. cikkének hatálya alá tartozó, a fentiekben említettől eltérő más kijátszási gyakorlatot is feltár, a vizsgálatot arra is kiterjesztheti.

E. ELJÁRÁS

- (11) A fentiek alapján a Bizottság megállapította, hogy elegendő bizonyíték áll rendelkezésre az alaprendelet 13. cikkének (3) bekezdése szerinti vizsgálat megindításához, valamint a vizsgált termék behozatalára vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettségnek az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdésével összhangban történő bevezetéséhez.
- (12) A Kínai Népköztársaság hatóságai értesítést fognak kapni a vizsgálat megindításáról.

a) Határidők

- (13) A felelősségteljes ügyvitel érdekében meg kell állapítani azokat a határidőket, amelyekben belül:
 - a felek jelentkehetnek a Bizottságnál, kifejthetik írásban álláspontjukat, benyújthatják kitöltött kérdőívüket, vagy más, a vizsgálat során figyelembe veendő információkat szolgáltathatnak,
 - a felek írásban kérhetik a Bizottság előtti meghallgatásukat.
- (14) A Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy az alaprendeletben megállapított eljárási jogok gyakorlása attól függ, hogy a felek az e rendelet 3. cikkében meghatározott határidőkön belül jelentkeznek-e.

b) Kérdőívek

- (15) A Bizottság a vizsgálatához szükségesnek tartott információk összegyűjtése érdekében kérdőívet küld az ABC-nek, amelynek a kitöltött kérdőívet az e rendelet 3. cikkének (2) bekezdésében meghatározott határidőn belül kell benyújtania.

c) Információgyűjtés és meghallgatások

- (16) Az érdekelt feleknek az e rendelet 3. cikkének (1) bekezdésében meghatározott határidőn belül kell jelentkezniük a Bizottságnál.
- (17) A Bizottság felkéri a feleket – és különösen az uniós gazdasági ágazat képviselőit, az importőröket és az érintett szervezeteket –, hogy ismertessék írásban és támasszák alá bizonyítékokkal álláspontjukat, és ezeket a beadványokat a 3. cikk (2) bekezdésében meghatározott határidőn nyújtsák be. Emellett a Bizottság meghallgatást szervezhet a felek számára, amennyiben azok írásban olyan kérelmet nyújtanak be, amelyben bemutatják, hogy meghallgatásukat különleges okok indokolják.

F. NYILVÁNTARTÁSBA VÉTEL

- (18) Az alaprendelet 14. cikkének (5) bekezdése alapján a vizsgált termék behozatalára nyilvántartásbavételi kötelezettséget kell bevezetni annak biztosítása érdekében, hogy amennyiben a vizsgálat kijátszást állapít meg, már a behozatalra vonatkozó nyilvántartásbavételi kötelezettség bevezetésének napjától megfelelő mértékű dömpingellenes vámokat lehessen kivetni.

- (19) E vizsgálat eredményeképpen kötelezettségek keletkezhetnek a jövőre nézve. Az eljárás e szakaszában rendelkezésre álló információkat figyelembe véve, különös tekintettel arra, hogy a jelek szerint egyes, jelenleg a 71,8 %-os maradékvám (TARIC-kiegészítő kód: A999) vagy egyedi vámtétel hatálya alá tartozó vállalatok a 0 %-os vámtétel hatálya alá tartozó ABC-n keresztül értékesítik termékeiket, a lehetséges jövőbeli kötelezettség értéke értékalapon meghatározva a maradékvám mértékével, azaz az A820 TARIC-kiegészítő kód alatt behozott vizsgált termék CIF-alapon meghatározott importértékének 71,8 %-ával egyezik meg.

G. AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS HIÁNYA

- (20) Abban az esetben, ha az érdekelt felek valamelyike megtagadja a szükséges információkhoz való hozzáférést, vagy nem szolgáltatja ezeket az információkat határidőn belül, illetve ha a vizsgálatot jelentősen hátráltatja, az alaprendelet 18. cikkének megfelelően megerősítő vagy nemleges ténymegállapítások tehetők a rendelkezésre álló tények alapján.
- (21) Ha megállapítást nyer, hogy az érdekelt felek valamelyike hamis vagy félrevezető információkat szolgáltatott, ezeket az információkat figyelmen kívül kell hagyni, és a Bizottság az alaprendelet 18. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tényekre támaszkodhat.
- (22) Ha az érdekelt felek valamelyike nem, vagy csak részben működik együtt, és ezért a ténymegállapítások alapjául az alaprendelet 18. cikkének megfelelően a rendelkezésre álló tények szolgálnak, az eredmény kedvezőtlenebb lehet e fél számára, mint ha együttműködött volna.

H. A VIZSGÁLAT IDŐKERETEI

- (23) A vizsgálat az alaprendelet 13. cikke (3) bekezdésének megfelelően az e rendelet hatálybalépésétől számított kilenc hónapon belül zárul le.

I. A SZEMÉLYES ADATOK KEZELÉSE

- (24) A Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy az e vizsgálat során gyűjtött valamennyi személyes adatot a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról szóló (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek (*) megfelelően kezeli.
- (25) A Bizottság piacvédelmi tevékenysége során végzett személyesadat-kezelésről a magánszemélyeket tájékoztató adatvédelmi nyilatkozat megtekinthető a Kereskedelmi Főigazgatóság honlapján: <http://ec.europa.eu/trade/policy/accessing-markets/trade-defence/>

J. MEGHALLGATÓ TISZTVISELŐ

- (26) A felek kérhetik a kereskedelmi ügyekben eljáró meghallgató tisztviselő közreműködését. A meghallgató tisztviselő az eljárás folyamán megvizsgálja az iratbetekintési kérelmeket, a dokumentumok bizalmas kezelését érintő vitákat, a határidők meghosszabbítására vonatkozó kérelmeket, valamint a felek vagy harmadik felek által a védelemhez való joguk gyakorlásával összefüggésben benyújtott kérelmeket.
- (27) A meghallgató tisztviselő meghallgatásokat szervezhet, és közvetíthet a fél vagy felek és a Bizottság szolgálatai között annak érdekében, hogy a felek maradéktalanul gyakorolhassák a védelemhez való jogukat.
- (28) A meghallgató tisztviselő általi meghallgatás iránti kérelmet írásban, indoklással együtt kell benyújtani. A meghallgató tisztviselő megvizsgálja a kérelmek indokait. Ilyen meghallgatásra csak akkor kerülhet sor, ha az adott kérdést nem sikerült a Bizottság szolgálataival kellő időben rendezni.
- (29) A kérelmeket kellő időben, indokolatlan késedelem és az eljárás szabályszerű lefolytatásának veszélyeztetése nélkül kell benyújtani. Ezt szem előtt tartva a feleknek a meghallgató tisztviselő közreműködését a közreműködésre okot adó esemény bekövetkezése után a lehető leghamarabb kérniük kell. A meghallgató tisztviselő általi meghallgatás kérésére főszabályként a Bizottság szolgálatai általi meghallgatás iránti kérelmekre vonatkozóan e rendelet 3. cikkében meghatározott időkereteket kell értelemszerűen alkalmazni. Ha a meghallgatás iránti kérelmet nem a rendelkezésre álló időkereteken belül nyújtják be, a meghallgató tisztviselő megvizsgálja a késve beérkező kérelem indokait, a benne felvetett kérdések jellegét és e kérdéseknek a védelemhez való jog gyakorlására kifejtett hatását, továbbá figyelembe veszi a megfelelő ügyintézéshez és a vizsgálat időben történő lezárásához fűződő érdeket.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

- (30) További információk, valamint a meghallgató tisztviselő elérhetősége és internetes oldalai a Kereskedelmi Főigazgatóság honlapján található: <http://ec.europa.eu/trade/trade-policy-and-you/contacts/hearing-officer/>,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A Bizottság az alaprendelet 13. cikke (3) bekezdésének megfelelően vizsgálatot indít annak megállapítása érdekében, hogy a Kínai Népköztársaságból származó, jelenleg a 2833 40 00 és ex 2842 90 80 (TARIC-kód: 2842 90 80 20) KN-kódok alá tartozó peroxoszulfátoknak (perszulfátok) – beleértve a kálium-peroximonoszulfát-szulfátot is – az A820 TARIC-kiegészítő kód alatt az Unióba érkező behozatalaival megvalósul-e az 1343/2013/EU tanácsi végrehajtási rendelettel bevezetett intézkedések kijátszása.

2. cikk

(1) Az alaprendelet 13. cikkének (3) bekezdése és 14. cikkének (5) bekezdése alapján a tagállamok vámhatóságai megteszik az e rendelet 1. cikkében meghatározott, az Unióba érkező behozatok nyilvántartásba vételéhez szükséges lépéseket.

(2) A nyilvántartásba vételt e rendelet hatálybalépése után kilenc hónappal meg kell szüntetni.

3. cikk

(1) A feleknek az e rendelet hatálybalépésének napjától számított 15 napon belül kell jelentkezniük a Bizottságnál.

(2) Ahhoz, hogy észrevételeiket a vizsgálat során figyelembe lehessen venni, a feleknek – eltérő rendelkezés hiányában – az e rendeletnek az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő 37 napon belül kell írásban kifejteniük álláspontjukat, illetve a Bizottság rendelkezésére bocsátaniuk a birtokukban lévő egyéb információkat.

(3) A felek ugyanezen a 37 napos határidőn belül kérhetik a Bizottság előtti meghallgatásukat is.

(4) A Bizottsághoz piacvédelmi vizsgálatok céljára csak szerzői jogi védelem alatt nem álló információk nyújthatók be. Mielőtt a felek olyan információkat és/vagy adatokat bocsátanának a Bizottság rendelkezésére, amelyekkel kapcsolatban harmadik felet szerzői jog illet meg, a szerzői jog jogosultjától külön engedélyt kell kérniük, amelyben az kifejezetten lehetővé teszi a Bizottság számára a) az információk és adatok e piacvédelmi eljárás keretében történő felhasználását, valamint b) az információknak és/vagy adatoknak az e vizsgálatban részt vevő felek felé olyan formában történő továbbítását, hogy azok gyakorolhassák védelemhez való jogukat.

(5) A felek által benyújtott valamennyi olyan írásbeli beadványt – beleértve az e rendeletben kért információkat, a kitöltött kérdőíveket és a leveleket is –, amelyre vonatkozóan bizalmas kezelést kérelmeznek, „*Limited*” ⁽⁵⁾ (korlátozott hozzáférésű) jelöléssel kell ellátni. A vizsgálat keretében információt benyújtó feleknek a bizalmas kezelésre irányuló kérelmüket meg kell indokolniuk.

(6) A „*Limited*” jelöléssel ellátott információkat benyújtó feleknek ezekről az információkról az alaprendelet 19. cikkének (2) bekezdése értelmében nem bizalmas jellegű összefoglalót is rendelkezésre kell bocsátaniuk, amelyet „*For inspection by interested parties*” (az érdekelt felek számára, betekintésre) jelöléssel kell ellátniuk. Ennek az összefoglalónak megfelelő részletességűnek kell lennie ahhoz, hogy a bizalmasan benyújtott információk lényege kielégítő mértékben megismerhető legyen belőle.

(7) Amennyiben a bizalmas információt benyújtó fél nem indokolja meg kellőképpen a bizalmas kezelésre irányuló kérelmét vagy nem bocsát rendelkezésre nem bizalmas jellegű összefoglalót a kért formában és minőségben, a Bizottság az információt figyelmen kívül hagyhatja, kivéve abban az esetben, ha megfelelő források kielégítően bizonyítják az információ helyességét.

(8) A Bizottság felkéri az érdekelt feleket, hogy minden beadványukat és kérelmüket a TRON.tdi platformon (<https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>) keresztül – a meghatalmazásokat és a tanúsítványokat szkennelt formában mellékelve – nyújtsák be, kivéve a terjedelmes válaszokat, amelyeket CD-R/DVD lemezen személyesen vagy könyvelt levélpostai küldeményben kell benyújtani.

A TRON.tdi platformhoz való hozzáféréshez az érdekelt feleknek rendelkezniük kell EU Login fiókkal. A regisztrációval és a TRON.tdi platform használatával kapcsolatos teljes iránymutatás megtalálható a következő weboldalon: <https://webgate.ec.europa.eu/tron/resources/documents/gettingStarted.pdf>.

⁽⁵⁾ A „*Limited*” jelöléssel ellátott dokumentum az (EU) 2016/1036 európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 176., 2016.6.30., 21. o.) 19. cikke és a GATT 1994 VI. cikkének végrehajtásáról szóló WTO-megállapodás (dömpingellenes megállapodás) 6. cikke szerint bizalmas dokumentumnak minősül. A dokumentum az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.) 4. cikke értelmében is védelem alatt áll.

A TRON.tdi platform vagy az e-mail használatával az érdekelt felek elfogadják a Kereskedelmi Főigazgatóság honlapján közzétett, „LEVELEZÉS AZ EURÓPAI BIZOTTSÁGGAL PIACVÉDELMI ÜGYEKBEK” című dokumentumban foglalt, az elektronikus beadványokra alkalmazandó szabályokat: http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2014/june/tradoc_152573.pdf. Az érdekelt feleknek fel kell tüntetniük nevüket, címüket, telefonszámukat és érvényes e-mail-címüket, továbbá biztosítaniuk kell, hogy a megadott e-mail-cím működő, naponta ellenőrzött hivatalos e-mail-cím legyen. Az elérhetőségek megadása után a Bizottság kizárólag e-mailben kommunikál az érdekelt felekkel, kivéve, ha azok kifejezetten kéri a Bizottságtól a dokumentumok más kommunikációs csatornán történő megküldését, vagy ha a dokumentumot a jellegéből adódóan könyvelt levélpósta küldeményben kell elküldeni. Az érdekelt felek a Bizottsággal folytatott levelezésre vonatkozó további szabályokat és információkat, köztük az e-mailben eljuttatott küldeményekre irányadó elveket megtalálják a fent említett, az érdekelt felekkel folytatott kommunikációra vonatkozó útmutatóban.

A Bizottság levelezési címe:

European Commission

Directorate-General for Trade

Directorate H

Office: CHAR 04/039

1049 Bruxelles/Brussel

BELGIQUE/BELGIË

TRON.tdi: <https://tron.trade.ec.europa.eu/tron/TDI>

E-mail-cím: TRADE-R707@ec.europa.eu

4. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2019. szeptember 25-én.

a Bizottság részéről

az elnök

Jean-Claude JUNCKER

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2019/1585 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2019. szeptember 24.)

az 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 19. cikke alapján az Amszterdam Schiphol és az Amszterdam Lelystad repülőterekre vonatkozó forgalommegosztási szabályok megállapításáról

(az értesítés a C(2019) 6816. számú dokumentummal történt)

(Csak a holland nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a Közösségben a légi járatok működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló, 2008. szeptember 24-i 1008/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 19. cikke (3) bekezdésére,

az 1008/2008/EK rendelet 25. cikkének (1) bekezdésében említett bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) Egy később visszavont előző értesítést ⁽²⁾ követően a holland hatóságok 2019. március 25-én e-mailben ⁽³⁾ arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy az infrastruktúra- és vízügyi miniszter miniszterirendelet-tervezetének és végrehajthatósági-tervezetének elfogadásával az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (3) bekezdésének értelmében forgalommegosztási szabályokat szándékoznak előírni a hollandiai Amszterdam Schiphol, illetve Amszterdam Lelystad repülőterekre (a továbbiakban: Schiphol repülőtér vagy Schiphol, illetve Lelystad repülőtér vagy Lelystad) vonatkozóan. A holland hatóságok 2019. március 29-i e-mailjükben ⁽⁴⁾ benyújtották az infrastruktúra- és vízügyi miniszter miniszteri rendelet-tervezetének és végrehajthatósági-tervezetének módosított változatát ⁽⁵⁾, a 2019. március 25-i értesítésben már szereplő egyéb elemekkel együtt.
- (2) A holland hatóságok által ilyen módon benyújtott információk mellékletként négy tanulmányt tartalmaztak: 1. A Schiphol kapacitásigénye 2023-ban; 2. A Schiphol kapacitásigénye 2030-ban; 3. Másodlagos kereskedelem a Schipholon ⁽⁶⁾ és 4. A légitársaságokra vonatkozó megosztási műveletek.
- (3) A Bizottság 2019. április 12-én közzétette a tervezett forgalommegosztási szabályok összefoglalását az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁷⁾, és felkérte az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására.
- (4) A holland hatóságok 2019. július 3-i ⁽⁸⁾ és 2019. július 11-i ⁽⁹⁾ levelükben a bizottsági szolgálatok által felvetett aggályok figyelembevételére céljából módosították az értesítést. A holland hatóságok ugyanezen, 2019. július 11-i levelükben, valamint 2019. július 16-i e-mailjükben ⁽¹⁰⁾ további, az értesítés szempontjából fontos ténybeli elemeket közöltek a repülőterek hozzáférhetőségét, valamint az említett hatóságok azzal kapcsolatos szándékát illetően, hogy a Lelystad repülőteret mikor nyitják meg a kereskedelmi műveletek számára.

⁽¹⁾ HLL 293., 2008.10.31., 3. o.

⁽²⁾ 2018. július 12-én a holland hatóságok a Schiphol és a Lelystad repülőtérre vonatkozó forgalommegosztási szabályok első sorozatáról értesítették a Bizottságot. A holland hatóságok 2018. december 4-én visszavonták az értesítést.

⁽³⁾ Az Ares (2019)2057632 számon nyilvántartásba véve.

⁽⁴⁾ Az Ares (2019)2256246 számon nyilvántartásba véve.

⁽⁵⁾ Aanmelding verkeersverdelingsregel voor de Nederlandse luchthavens Lelystad Airport en Schiphol.

⁽⁶⁾ A három tanulmányt az SEO Amsterdam Economics tanácsadó cég készítette.

⁽⁷⁾ HL C 136., 2019.4.12., 26. o.

⁽⁸⁾ Az Ares (2019)4236859 számon nyilvántartásba véve.

⁽⁹⁾ Az Ares (2019)4595066 számon nyilvántartásba véve.

⁽¹⁰⁾ Az Ares (2019)4595552 számon nyilvántartásba véve.

2. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA ÉS A HOLLAND HATÓSÁGOK ÁLTAL MEGHATÁROZOTT CÉLKITŰZÉS

2.1. Az intézkedés leírása

- (5) A Schiphol és a Lelystad repülőterek közötti forgalommegosztásra vonatkozó forgalommegosztási szabályok (fmsz) tervezete a következő elemekből áll:
- A Lelystad repülőteret, amelyet a holland kormány 2020 vége előtt tervez megnyitni a kereskedelmi műveletek előtt, koordinált repülőtérré jelölik ki a 95/93/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁾ (a továbbiakban: a résidőkről szóló rendelet) értelmében, a miniszteri rendelet hatálybalépésétől kezdve. Lelystad repülőtér.
 - A résidőkről szóló rendelet sérelme nélkül a légi fuvarozó elsőbbséget élvez a Lelystad repülőtéren a felszállási vagy leszállási résidők igénylése során, amennyiben a szóban forgó légi fuvarozó:
 - átadta a Schiphol repülőtéren rendelkezésére álló történeti résidőket egy másik légi fuvarozónak, vagy pedig visszaadta azokat a résidő-koordinátornak, vagy
 - a továbbiakban vállalja, hogy a Schiphol repülőtéren történeti résidőket használ fel transzferjáratok üzemeltetésére.
 - A fenti b) pontban leírt szabály csak a Schiphol repülőtéren rendelkezésre álló olyan résidőkre vonatkozik, amelyeket az előző megfelelő menetrendi időszakban vagy a négy korábbi megfelelő menetrendi időszak közül legalább háromban használtak közvetlen járatok lebonyolításához.
- (6) A „transzferjáratok” és a „közvetlen járatok” fogalmát az infrastruktúra- és vízügyi miniszter rendelete határozza meg. Ezenkívül szabályokat kell megállapítani az e járatok által teljesítendő kritériumok tekintetében. A járatokat két évente be kell sorolni e kritériumok szerint, és minden új besorolást legalább egy évvel a hatálybalépése előtt be kell jelenteni. Az e felhatalmazáson alapuló végrehajtási utasítás-tervezet a bejelentett intézkedés részét képezi (vö. az alábbi (13)–(21) preambulumbekendéssel).
- (7) Az fmsz-tervezet nem írja elő, hogy egyrészt a Lelystad repülőtéren felhasznált kapacitás napjainak és időpontjainak, másrészt a Schiphol repülőtéren meglévő, a fenti (5) preambulumbekendés b) pontjában leírt szabály szerint átadott, visszaadott vagy más célra felhasznált, megfelelő résidők napjainak és időpontjainak egybe kell esniük.
- (8) A rendelettervezet 2. cikkének (2) bekezdését (vagyis a fenti (5) preambulumbekendés b) pontjában leírt szabályt) alkalmazó légi fuvarozónak erről értesítenie kell a minisztert, a résidő-koordinátort és adott esetben az átvető légi fuvarozót, közölve, hogy a Schiphol repülőtér mely résidőiről van szó. A miniszter tájékoztatásakor a légi fuvarozónak bizonyítania kell, hogy a rendelettervezet 2. cikke (5) bekezdésében (a fenti (5) preambulumbekendés c) pontja) leírt követelmények teljesülnek.
- (9) A rendelettervezet 3. cikke (1) bekezdésének értelmében a 2. cikk (2) bekezdésének hatálya alá tartozó (a fenti (5) preambulumbekendés b) pontjában leírt) történeti résidőket kizárólag transzferjáratok céljára lehet felhasználni.
- (10) A miniszterirendelet-tervezet 3. cikkének (2), (3) és (4) bekezdése a következő további rendelkezéseket határozza meg:
- „(2) E rendelet alkalmazásának ideje alatt az (1) bekezdésben említett történeti résidőkkel rendelkező légi fuvarozónak legalább ugyanannyi transzferjáratot kell biztosítania, mint amennyit a megfelelő menetrendi időszakban azelőtt biztosított, hogy megszerezte volna ezeket a résidőket, adott esetben vagy ezeknek a 2. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti átadását követően vagy pedig a 2. cikk (2) bekezdésének b) pontjának e résidőkre való alkalmazását megelőzően, a transzferjáratok számát a szóban forgó résidők számával megegyező számmal növelve.
- Az első albekezdéstől eltérve és a (3) bekezdésben meghatározott feltételek mellett a szóban forgó fuvarozó csökkentheti a transzferjáratok számát, ha a rendelkezésére álló összes résidő száma csökken.
- (3) Az (1) bekezdésben említett résidőkkel rendelkező légi fuvarozó – az említett bekezdés sérelme nélkül – semmilyen esetben sem csökkentheti a transzferjáratoknak a Schiphol repülőtéren meglévő többi résidőnek köszönhetően üzemeltetett valamennyi járaton belüli százalékos arányát ezeknek az azt megelőzően fennálló százalékos arányához képest, hogy a fuvarozó megszerezte a kérdéses történeti résidőket, adott esetben vagy azoknak a 2. cikk (2) bekezdésének a) pontja szerinti átruházást követően vagy pedig a 2. cikk (2) bekezdésének b) pontjának e résidőkre történő alkalmazását megelőzően.

⁽¹⁾ A Tanács 95/93/EGK rendelete (1993. január 18.) a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól (HL L 14., 1993.1.22., 1. o.).

- (4) Ha a Schiphol repülőtéren meglévő résidőkkel egynél több olyan vállalkozás rendelkezik, amely a következőkből álló konkrét csoport tagja:
- egy anyavállalat és valamennyi leányvállalata, vagy pedig
 - ugyanazon anyavállalat valamennyi leányvállalata,
- minden ilyen társaságcsoporthoz egyetlen légi fuvarozónak kell tekinteni a (2) és (3) bekezdés alkalmazásában.”
- (11) A miniszterrendelet-tervezet 2. cikkének (3) és (4) bekezdése szerint a 2. cikk (2) bekezdésében említett elsőbbség (a fenti (5) preambulumbekkezdés b) pontja) a Lelystad repülőtéren meglévő résidők két részletére vonatkozik, nevezetesen legfeljebb 10 000 résidőre, illetve 10 001–25 000 résidőre.
- (12) A rendelet a 7. cikke értelmében a királyi határozatban meghatározandó időpontban lép hatályba, kivéve a 2. cikk (4) bekezdését, amely azon a napon lép hatályba, amikor az Európai Bizottság az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (3) bekezdése szerinti külön kérelem alapján jóváhagyja ezt a konkrét bekezdést, és határozatát közzéteszi az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.
- (13) A miniszter végrehajtásiutasítás-tervezete a „transzferjáratokat” az egyes járatok célállomásai alapján határozza meg. A kritériumok a következők:
- a besorolás közzétételét megelőző öt naptári év adatai szerint a transzferjáratok átlagos százalékos aránya a Schiphol repülőtérről induló összes járat legalább 10 %-a, valamint évente több mint tíz járatot indítottak a besorolás közzétételét megelőző három évben, vagy
 - célállomások vannak az „Aanwijzingsregeling risicovluchten” 1. cikkének (1) bekezdésében – amely a vámellenőrzést igénylő úgynevezett „kockázatos járatokat” határozza meg – megállapított területeken.
- (14) A végrehajtásiutasítás-tervezet 1. melléklete felsorolja az e kritériumoknak megfelelő célállomásokat.
- (15) A végrehajtásiutasítás-tervezet 1. cikkének (3) bekezdésével összhangban az 1. mellékletben nem szereplő célállomás „transzfercélállomásnak” minősül egy legfeljebb 5 évig terjedő kért időszakra, ha a légitársaság előzetesen igazolja a miniszter számára, hogy a célállomást kiszolgáló járatok között a transzferjáratok átlagos százalékos aránya legalább 10 % a kért időszakok száma tekintetében.
- (16) A végrehajtásiutasítás-tervezet 1. cikkének (4) bekezdése szerint a légitársaságok minden esetben teljesíthetik a (3) bekezdésben foglalt követelményt annak igazolásával, hogy az egy célállomást kiszolgáló járatok között a transzferjáratok átlagos százalékos aránya legalább 10 % a (3) bekezdésben említett kérelmet megelőző öt naptári évben az Európai Unió valamelyik repülőtérén.
- (17) Azokat a célállomásokat, amelyeket a (3) bekezdés szerint transzfercélállomásnak kell tekinteni, közzéteszik a Kormányzati Közlönyben.
- (18) A miniszter végrehajtásiutasítás-tervezete a 2. mellékletben felsorolja a „közvetlen járatként” kijelölt célállomásokat is, az alábbi kritériumok alapján:
- a transzferjáratok átlagos százalékos aránya a Schiphol repülőtérről induló összes járat legalább 10 %-a, a besorolás közzétételét megelőző öt naptári év adatai szerint,
 - évente több mint tíz járatot indítottak a besorolás közzétételét megelőző három évben.
- (19) A végrehajtásiutasítás-tervezet 3. cikke a transzferjáratoknak a rendelet alkalmazása szempontjából releváns százalékos arányára vonatkozó bizonyítékok értékeléséről szól.
- (20) A 3. cikk (1) bekezdése szerint a transzferjáratok és a transzfercélállomások százalékos arányára vonatkozó bármilyen ellenőrizhető adatot be lehet nyújtani a miniszternek, és ezeket figyelembe veszik, amikor a járatokat transzfer- vagy közvetlen járatként határozzák meg.
- (21) A 3. cikk (2) bekezdése előírja, hogy az (1) bekezdésben említett adatok vonatkozásában minden esetben átszálló utasnak tekintik azokat az utasokat, akik a Schiphol repülőtérre érkeznek, majd az érkezést követő 24 órán belül az előző járat kiindulási helyétől eltérő célállomásra indulnak.

2.2. Az intézkedés holland hatóságok által kitűzött célja

- (22) A holland hatóságok szerint az fmsz-tervezet célja a transzferjáratok előnyben részesítése a Schiphol repülőtér kapacitásának elosztása során. Az interkontinentális célállomások kiterjedt hálózatát csak úgy lehet kiszolgálni, ha a Schiphol kontinentális és interkontinentális csomópontként működik. A két funkció, vagyis a kontinentális célállomások kiszolgálása, illetve az átszálló utasok számára biztosított európai hálózat keretében való működés egymástól elválaszthatatlan, és a kettő együtt alkotja a Schiphol kontinentális és interkontinentális csomópontként meglévő funkcióját.
- (23) E célkitűzés háttere az, hogy az „Alders-megállapodás” szerint a Schiphol repülőtéren 2020 végéig évente legfeljebb 500 000 gépmozgásra van lehetőség. Ezt a megállapodást az érintett felek (azaz a légiközlekedési ágazat, a hatóságok és a lakosság) 2008-ban kötötték. A megállapodás egyensúlyt kíván megvalósítani a repülési ágazat növekedése, valamint az életképesség, a környezetbiztonság és a fenntarthatóság között.
- (24) Az évi 500 000 gépmozgás felső határát a Schiphol repülőtéren már 2018-ban elérték. Következésképpen a holland hatóságok úgy vélik, hogy a Schiphol repülőtéren a transzferforgalom tekintetében rendelkezésre álló kapacitást csak az említett repülőtér és a Lelystad repülőtér közötti forgalom megosztásával lehet növelni, mivel az utóbbi képes olyan típusú forgalmat befogadni, amely nem igényel a Schiphol repülőtéren elérhető feltételeket és létesítményeket.
- (25) Ebből a célból a Lelystad repülőtér a Schiphol repülőtér közvetlen forgalmát fogadhatja be, ami pedig bővítheti az utóbbi repülőtér transzferfunkcióját.
- (26) Az fmsz-tervezet nem kötelezi a légi fuvarozókat a Schipholról induló járatok áthelyezésére, inkább a közvetlen forgalom áthelyezését célzó ösztönzőkre hagyatkozik.
- (27) A holland hatóságok szerint a bejelentett intézkedést a nagy uniós csomópontok fenntartásának komoly gazdasági és stratégiai jelentőségét figyelembe véve kell értékelni. A holland hatóságok szerint a Schiphol repülőtér az Unió északnyugati részének egyik legnagyobb csomópontja, valamint Hollandia gazdaságának és összeköttetéseiének egyik fő pillére. 2017-ben 48,6 millió európai városokból származó utas utazott a Schiphol repülőtérre, és 31 %-uk szállt át másik járatra a Schipholon. Emellett 19,7 millió nem európai utas utazott a Schipholról/oda. Ezen utasok mintegy 60 %-a volt átszálló utas. A holland hatóságok hivatkoznak arra, hogy az Európai Bizottság elismerte az EU területén lévő jelentős légi csomópontok fontosságát a légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikában ⁽¹²⁾.
- (28) A holland hatóságok úgy ítélik meg, hogy a Schipholról kiinduló, kontinentális és interkontinentális célállomásokot kiszolgáló európai útvonalhálózat nélkül ez az erős uniós csomópont nem őrizhető meg és nem fejleszthető. Úgy vélik, hogy a Schiphol csomópontfunkciója létfontosságú közérdek, amelyet meg kell tartani és meg kell erősíteni ⁽¹³⁾. Ez azért fontos, mivel a csomópontot veszélyeztetheti a kontinentális és interkontinentális útvonalak hálózatának zsugorodása.
- (29) Hollandia hatóságai szerint ez a veszélyeztetettség konkrétan annak a ténynek köszönhető, hogy az interkontinentális és a transzferforgalom belföldi piaca – a Hollandiában lakóhellyel rendelkező utasokat tekintve – kicsi. Másfelől speciális infrastruktúrára van szükség az interkontinentális és transzferforgalmat bonyolító légi fuvarozók számára, amelyek számára bizonyos helyzetekben – például a kockázatos járatok esetén – másik holland repülőtéren nem áll rendelkezésre egyéb észszerű alternatíva. Harmadsorban a holland hatóságok azt állítják, hogy ha a repülőtér elvesztené csomóponti funkcióját, az éveken át sújtaná az utaskapacitást és a járatgyakoriságot.
- (30) A holland hatóságok hivatkoznak az 598/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁴⁾ létrehozott, úgynevezett „kiegyensúlyozott megközelítés” végrehajtása céljából elfogadott átfogó intézkedéscsomagra is. Ezeket az intézkedéseket – a holland hatóságok szerint – tükrözi a fent említett, 2008. évi „Alders-megállapodás”, valamint megerősítette a holland légiközlekedésről szóló fehér könyv (2009), a Schipholra vonatkozó cselekvési program (2016) és a koalíciós megállapodás (2017).
- (31) Mint fentebb említettük, a Schipholra meghatározott legfeljebb 500 000 repülőgépmozgásra vonatkozó küszöbértéket 2018-ban már elérték. Ezenkívül a holland hatóság szerint az Eindhoven repülőtéren rendelkezésre álló kapacitást hamar felhasználták a Schiphol repülőtérrel nem áthelyezett többletforgalom céljára. Az Eindhovenre átköltöző légi fuvarozók nem kaptak elegendő ösztönzést arra, hogy saját kezdeményezésükre visszaadják a Schipholon meglévő résidőiket a résidő-koordinátornak.

⁽¹²⁾ Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése, COM(2012) 556 final, 2012. szeptember 27.

⁽¹³⁾ A Schipholra vonatkozó cselekvési program (2016).

⁽¹⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 598/2014/EU rendelete (2014. április 16.) az Unió repülőterein a zavédelemmel összefüggő üzemeltetési korlátozások bevezetésére vonatkozó szabályok és eljárások megállapításáról a kiegyensúlyozott megközelítés jegyében, valamint a 2002/30/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 173., 2014.6.12., 65. o.).

- (32) Ennek fényében a holland hatóságok szükségesnek tartják az intézkedéscsomag továbbfejlesztését és végrehajtását. Ez a végrehajtás több elemre épül, amelyek konkrétan az alábbiak: a) a légi közlekedés hosszú távú jövőképe; b) biztonsági intézkedés; c) légtérrel kapcsolatos intézkedések; d) működési intézkedések; e) kellemetlenséget csökkentő intézkedések; f) fenntarthatósági intézkedések és g) szelektivitási intézkedések.
- (33) Az fmsz a Lelystad repülőtér fejlesztésére vonatkozó tágabb terv részét képezi, amely szerint a repülőtér maximális kapacitása évente 45 000 repülőgépmozgás lenne. Ezt a kapacitást két szakaszban fogják megvalósítani: az első szakasz évente 25 000 gépmozgás lesz, amelyet 2033 körül kell elérni. A Lelystad repülőtér 2020-as megnyitásakor a repülőtér évente legfeljebb 4 000 felszállást és leszállást fog biztosítani. Ez a szám 2021-ben várhatóan legfeljebb 7 000-re emelkedik, 2022-ben pedig 10 000-re. A második szakasz olyan növekedést tesz lehetővé, amellyel 2043-ig évente akár 45 000 gépmozgás valósulhat meg.

2.3. A holland hatóságok észrevételei az fmsz-tervezetnek az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkével és a résidőkről szóló rendelettel való összeegyeztethetőségéről

- (34) A holland hatóságok úgy ítélik meg, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkében meghatározott követelmények teljesülnek.
- (35) A holland hatóságok 2019. január 16-tól február 6-ig internetes konzultációt folytattak az fmsz-tervezetről. Az indokolást és a kapcsolódó tanulmányokat az érdekelt felek érdekében nyilvánosságra is hozták. A konzultáció eredményeként az fmsz-tervezettel kapcsolatosan felmerülő fő aggályok a következők voltak: a) arányosságuk a Lelystad repülőtér korlátozott kapacitásához viszonyítva, amely behatárolja a légi fuvarozók üzleti lehetőségeit; b) a forgalom típusát és a légi fuvarozók kiletét érintő lehetséges megkülönböztető hatásuk és c) a piaci erők megoszlása.
- (36) A holland hatóságok hangsúlyozzák, hogy az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően számos területen felülvizsgálták az fmsz-tervezetet: a) egy „visszaélés-ellenes rendelkezés” bevezetése annak biztosítása érdekében, hogy a nemzetközi összeköttetések javítására vonatkozó cél megvalósuljon; b) a „kockázatos járatok”, azaz a bizonyos célállomásokról származó, a Hollandiába érkezéskor teljes vámellenőrzést igénylő olyan járatok egyedi kezelése, amelyeket emiatt a Schiphol repülőtéren kell fogadni; és c) pontosítások a transzfercélállomások új célállomásokon belüli arányának igazolásához szükséges információkkal kapcsolatban.
- (37) Ami a hozzáférhetőséget és az infrastruktúrát illeti, a holland hatóságok szerint mindkét repülőtér Amszterdamot és a randstadi konurbációt szolgálja ki, a két repülőtér közötti távolság pedig 57 km az A6-os autópályán, ami 90 perc alatt megtehető. A két repülőtér tömegközlekedés is összeköti. A lelystadi központi pályaudvar és az amszterdami központi pályaudvar közötti menetidő 38 perc, a lelystadi központi pályaudvar és a Schiphol között pedig 42 perc. A lelystadi központi pályaudvarról a Lelystad repülőtérre a busz menetideje 15 perc. A Lelystad repülőtér megnyitásakor a lelystadi központi pályaudvar és a Lelystad repülőtér között 10 perces menetidővel közlekedő buszos ingajárat kerül bevezetésre. A repülőtér menetrendjétől függően a buszos ingajárat 30 perces időközönként indul. Ezenkívül már döntöttek arról, hogy a Lelystad repülőtérre vezető A6-os autópályát kétsávosról háromsávosra bővítik, és 2021-től kijáratot építenek a repülőtér felé.
- (38) A holland hatóságok szerint a Lelystad repülőtér biztosítja a szükséges szolgáltatásokat, és alkalmas az ICAO/EASA CAT C forgalom kezelésére ⁽¹⁵⁾. Ráadásul négy parkolóhely áll rendelkezésre. A légiforgalmi irányítást az LVNL biztosítja. A repülőtér földi kiszolgálási és utaskezelési szolgáltatásokat nyújt. A repülőtér nem fogad majd éjszakai járatokat, és nem terveztek olyan létesítményeket, amelyek teherfuvarozási műveleteket és „széles testű” repülőgépekkel bonyolított interkontinentális járatokat tudnának fogadni.
- (39) A holland hatóságok úgy vélik, hogy az fmsz-tervezet nem akadályozza indokolatlanul a kereskedelmi lehetőségeket, különösen mivel a légi fuvarozók nem kötelesek tevékenységüket a Schipholról a Lelystadra áthelyezni. Ezenkívül minden célállomás kiszolgálható a Lelystad repülőtérrel, és a 6:00 és 23:00 közötti menetrend (helyi idő szerint) rugalmasságot biztosít az egész időszak felhasználására.

⁽¹⁵⁾ Mivel a kifutópálya 45 méter széles lesz, a repülőtér speciális repülőgépeket, például Boeing 737-et, Airbus A320-at és A321-et is fogadni tud majd.

- (40) A holland hatóságok szerint az fmsz-tervezet a légi fuvarozók számára lehetőséget kínál új útvonalak kidolgozására. Ha egy légi fuvarozó igazolni tudja, hogy a Schiphol repülőtérrel új célállomást fog kiszolgálni olyan járatokkal, amelyeknek legalább 10 %-a átszálló utasokat szállít, a szóban forgó célállomást a transzfercélállomásokat tartalmazó lista részének kell tekinteni.
- (41) A holland hatóságok benyújtják az SEO Amsterdam Economics tanácsadó cég által készített tanulmányt. A tanulmány célja az, hogy segítse a holland hatóságokat a járatok transzferjáratként történő meghatározásához legmegfelelőbb küszöb megállapításában, hogy egyensúlyt lehessen elérni a piacra gyakorolt hatás minimalizálására, illetve a szabály hatékonyságának maximalizálására vonatkozó célkitűzés között. Az elemzés kiterjed a Schiphol repülőtéren jelenleg működő minden egyes légitársaság vonatkozásában a célállomások és repülőgépmozgások számára, valamint az érintett repülőgépmozgásokra és útvonalakra. A tanulmány megvizsgálja, hogy különféle küszöbértékek milyen hatást gyakorolnak az intézkedés céljának elérésére, valamint arra, hogy a különböző légi fuvarozók az intézkedést a Lelystad repülőtéren az elsőbbség megszerzésére használják fel.
- (42) Az új belépők vonatkozásában a résidőkről szóló rendelet kritériumait kell alkalmazni a Lelystad repülőtér kereskedelmi forgalom előtt történő megnyitásától kezdve, mivel a Lelystad repülőtér ettől a pillanattól koordinált repülőtér lesz. A szóban forgó kritériumok alkalmazásának sérelme nélkül az fmsz-tervezet elsőbbséget állapít meg a Lelystad repülőtéren rendelkezésre álló résidők kiosztása során a rendelet 2. cikkének (2) bekezdését alkalmazó fuvarozók számára.
- (43) Az fmsz-tervezet nem von maga után közvetlen vagy közvetett megkülönböztetést sem – állampolgárság és személyazonosság alapján – a légi fuvarozók között, sem pedig a célállomások között. Az fmsz-tervezet objektív kritériumokon alapul, és az adott célállomást kiszolgáló összes légi fuvarozót egyenlő bánásmódban részesítik, megkülönböztetés nélkül. Az fmsz-tervezet nem kötelezi a légi fuvarozókat arra, hogy járataikat áthelyezzék a Schiphol repülőtérrel a Lelystad repülőtérré.
- (44) A holland hatóságok szerint a célállomások közötti különbségtétel önmagában nem jelent megkülönböztetést. A különbségtétel objektíven indokolható a hálózatminőség, valamint és a Schiphol csomóponti funkcióinak előmozdítása legitím céljaival.
- (45) A holland hatóságok úgy vélik, hogy az fmsz-tervezet arányos. A Lelystad repülőtér a kereskedelmi műveletek előtt történő megnyitásától kezdve koordinált repülőtér lesz, és az fmsz-ben meghatározott elsőbbséget a résidőkről szóló rendelet elsőbbségi kritériumainak alkalmazását követően kell érvényesíteni. Amint a Lelystad repülőtér eléri az évi 10 000 járatmozgás szintjét, hatásainak megvizsgálása céljából sor kerül az fmsz értékelésére. Az elsőbbségi szabályt csak akkor terjesztik ki egy további 15 000 járatmozgásból álló részletre (és következőképpen évente összesen 25 000 járatmozgásra), ha a kiterjesztést a Bizottság jóváhagyja.
- (46) A holland hatóságok úgy vélik, hogy a bejelentett szabályok olyan biztosítékokat tartalmaznak, amelyek garantálják, hogy az fmsz a jövőben elérje a céljait.
- (47) A holland hatóságok szerint az intézkedés nem haladja meg a kitűzött cél eléréséhez szükséges mértéket, mivel a szabály csak a Schipholon ezen intézkedés révén megszerzett kapacitásra vonatkozik, a Schiphol repülőtéren esetlegesen újonnan/nemrég rendelkezésre álló egyéb kapacitásra azonban nem.
- (48) A holland hatóságok szerint az fmsz-tervezet átláthatóságát a megválasztott jogi forma biztosítja, azaz az infrastruktúra- és vízügyi miniszteri rendelethez és rendelethez.
- (49) Végül a holland hatóságok megállapítják, hogy az fmsz-tervezet nem összeegyeztethetetlen a 95/93/EGK és az 1008/2008/EK rendelettel. A résidőkről szóló rendeletet teljes mértékben tiszteletben tartják. Az a tény, hogy egy fmsz befolyásolhatja a résidők felhasználási módját, nyilvánvaló a korábbi bizottsági határozatokból.

3. ÉRDEKELT FELEK ÁLTAL A BIZOTTSÁGHOZ ELJUTTATOTT ÉSZREVÉTELEK

- (50) A tervezett módosítások összefoglalójának az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételére reagálva a Bizottság 10 állampolgártól, 5 légi fuvarozótól és 1 repülőtértől – mint érdekelt féltől – kapott, többségében anonim észrevételeket.

- (51) Az érdekelt felek legtöbbször azt állította, hogy az intézkedés megkülönböztető jellegű: az fmsz-tervezet alapvetően megkülönbözteti a „transzferjáratokat” és a „közvetlen járatokat”. Az átszálló utasok 10 %-ára vonatkozó küszöbérték nem objektív kritériumokon alapszik, és csak az átszálló utasokra vonatkozóan a repülőtér által biztosított információkat veszi figyelembe. Az érdekelt felek felhívták a figyelmet arra, hogy az átszálló utasok százalékos arányának alátámasztására szolgáló adatok benyújtása nehézségekbe ütközik, valamint arra, hogy a holland hatóságok nem ismertették az arra vonatkozó kritériumokat, hogy miként lehet ezt a százalékos arányt igazolni, márpedig ez az intézkedést alkalmazhatatlanná teszi.
- (52) Ezenkívül az érdekelt felek állítása szerint az fmsz-tervezet megkülönböztető hatással jár a légi fuvarozók számára, mivel csak a KLM csoport ⁽¹⁶⁾, a SkyTeam légifuvarozói szövetség ⁽¹⁷⁾ és a közös járatokat üzemeltető partnerek számára lesz előnyös a célállomások közötti különbségtételből fakadóan. A „transzferjárat” fogalom meghatározása a KLM csoport célállomásai csaknem 86 %-ának megfelel. Ezeknek a szabályoknak az előírása korlátozza bizonyos üzleti modelleket, például a low cost modell és a nyaralás modell üzleti növekedésének lehetőségeit. Az érdekelt felek ezért úgy vélik, hogy az fmsz-tervezet nem objektív és nem arányos, továbbá meghaladja a potenciálisan legitim cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (53) Az érdekelt felek azt is állítják, hogy az fmsz-tervezet megkülönböztető módon hat a célállomásokra, mivel ténylegesen a KLM csoport célállomásai számára előnyös, amelyek a Schiphol repülőtérrel és a Lelystad repülőtérrel összekapcsolva fejlődhetnek. Mivel a KLM csoport célállomásainak majdnem 86 %-át ⁽¹⁸⁾ transzferjáratnak minősítették, ezek tovább fejlődhetnek ezeken az útvonalakon, és új útvonalak is megnyílhatnak. Ezenkívül az fmsz-tervezet a gyakorlatban olyan helyzetet eredményez, hogy a légi fuvarozóknak versenyeznie kell a KLM csoporttal és a SkyTeammel azon célállomások esetében, ahol a Schiphol repülőtéren meglévő csatlakozó forgalom miatt a KLM csoport/SkyTeam pozíciója a legerősebb.
- (54) Az érdekelt felek úgy vélik továbbá, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkében foglalt feltételek nem teljesülnek. Az fmsz-tervezet által szabályozott repülőterek nem ugyanazt a konurbációt szolgálják ki, mivel az érdekelt felek szerint: „i. Amszterdam és Lelystad között nagy nyílt mezőgazdasági és természeti területek vannak (Natura 2000), tehát ez nem egy folyamatos beépített terület; ii. Lelystad a maga közel 80 000 lakosával túl nagy ahhoz, hogy egy agglomeráció részének lehessen tekinteni.” A közigazgatást tekintve a két város csak nemzeti szinten tartozik azonos irányítás alá.
- (55) Ezen túlmenően azt állítják, hogy a Lelystad repülőtér jelenleg nem felel meg a megfelelő közlekedési infrastruktúrával és tömegközlekedési szolgáltatásokkal kapcsolatos követelményeknek, különösen a nap bizonyos időszakaiban (6:00 és 23:00), amikor nincs elegendő tömegközlekedési összeköttetés. Ráadásul csúcsidőben a két repülőtér közötti utazás több mint 90 percet vesz igénybe. A Lelystad repülőtéren bonyolított gépmozgások korlátozása (2020-ban 4 000) és az a tény, hogy a repülőtér nem nyitott az olyan közvetlen forgalomra szakosodott légi fuvarozók előtt, amelyek jelenleg nem rendelkeznek résidővel a Schiphol repülőtéren, sérti ezek kereskedelmi lehetőségeit.
- (56) Néhány érdekelt fél azzal érvel, hogy az fmsz-tervezet ellentétes a résidőről szóló rendelettel, mivel ez utóbbi rendelet a résidők elosztása során csak helyi szabályok alapján engedélyezi az elsőbbségek megadását, és az fmsz nem hozhat létre elsőbbségeket. Ezenkívül a résidőről szóló rendelet nem engedélyezi a résidők célállomásokhoz történő kapcsolását.
- (57) A legtöbb érdekelt fél a Lelystad repülőtér további fejlesztése miatti zajhatásokat is megemlíti, mivel Hollandia légtere telített, és el kell kerülni azt, hogy az egyik repülőtér légi forgalma zavarja a másik repülőtér forgalmát. Az érdekelt felek ezt a helyzetet annak tulajdonítják, hogy a holland hatóságok késlekedtek a légtér átszervezésével. Ezért a Lelystad repülőtérre induló járatok nem léphetnek túl egy bizonyos korlátot, ami pedig növeli a zajszintet. Ezen túlmenően a Schiphol repülőtér csomóponti funkciójának gazdasági jelentősége a Környezetvédelmi és Infrastrukturális Tanács jelentése alapján kétséges.
- (58) Ezen túlmenően az érdekelt felek utalnak a nagy repülőgépek védett területeken (vadon élő fajok, különösen madarak) kifejtett hatására, valamint a holland hatóságok azon felelősségére, hogy el kell kerülniük a természetes élőhelyek körülményeit sértő intézkedéseket.

⁽¹⁶⁾ A KLM csoport tagja a Transavia és a Martinair, a KLM 100 %-os tulajdonában álló leányvállalatok. A KLM 2004-ben egyesült az Air France-szal.

⁽¹⁷⁾ A SkyTeam egy légifuvarozói szövetség, amely jelenleg 20 taggal rendelkezik, és világszerte 1 074 célállomáshoz biztosít hozzáférést.

⁽¹⁸⁾ A KLM csoport a Schipholon rendelkezésre álló valamennyi éves résidő több mint 55 %-ával rendelkezik. A számadatok forrása a Hollandiai Repülőtéri Koordináció (résidő-koordinátor).

- (59) Az érdekelt felek többsége úgy véli, hogy az fmsz-tervezet jelentős hatással van a környezeti fenntarthatóság területére. A 2014-ben elvégzett környezeti hatásvizsgálat (KHV) alapján a holland hatóságok engedélyt adtak a Lelystad repülőtér megépítésére és ezt követő üzemeltetésére. A lehetséges hatások kiszámításához szükséges bizonyos adatok azonban tévesek voltak (például a repülőgéptípusok és a hozzá kapcsolódó zajszint).
- (60) A Bizottsághoz nem érkezett olyan észrevétel az érdekelt felektől, amely az fmsz-tervezet támogatásának adott volna hangot.

4. AZ 1008/2008/EK RENDELET 19. CIKKÉNEK FELTÉTELEI

- (61) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdése szerint a forgalmi jogok gyakorlása a biztonságra, a védelemre, a környezetvédelemre és a résidő kiosztására vonatkozóan közzétett uniós, nemzeti, regionális vagy helyi működtetési szabályoktól függ.
- (62) A 19. cikk (2) bekezdése előírja, hogy egy tagállam az érintett felekkel folytatott konzultációt követően az Unión belüli úti célokra való tekintet nélkül és a légi fuvarozók állampolgársága vagy személye miatti hátrányos megkülönböztetéstől mentesen szabályozza a légi forgalom megosztását a következő feltételeknek megfelelő repülőterek között:
- a repülőterek ugyanazt a várost vagy konurbációt szolgálják ki;
 - a repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki, amely – amennyire lehetséges – olyan közvetlen összeköttetést biztosít, amely kilencven percen belül lehetővé teszi a repülőterre érkezést, szükség esetén határon átnyúló közlekedéssel;
 - a repülőteret gyakori, megbízható és hatékony tömegközlekedési szolgáltatás kapcsolja össze más repülőterekkel és a kiszolgált várossal vagy konurbációval; és
 - a repülőterek biztosítják a légi fuvarozók számára a szükséges szolgáltatásokat, és nem akadályozzák indokolatlanul kereskedelmi lehetőségeiket.
- (63) Az érintett repülőterek közötti forgalom megosztását az arányosság és az átláthatóság elveit tiszteletben tartva, objektív szempontok alapján kell szabályozni.
- (64) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az érintett tagállamnak tájékoztatnia kell a Bizottságot arról, ha forgalommegosztási szabályokat szándékozik hozni, vagy ha egy érvényben lévő forgalommegosztási szabályt szándékozik megváltoztatni. Előírja továbbá, hogy a Bizottság ekkor megvizsgálja a szóban forgó cikk (1) és (2) bekezdéseinek alkalmazását, és a tagállamtól származó információ kézhezvételétől számított hat hónapon belül a 25. cikkben említett bizottsággal konzultálva határoz arról, hogy a tagállam alkalmazhatja-e a tervezett intézkedéseket. Ugyanezen rendelkezés szerint Bizottság az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* közzéteszi határozatát, és az intézkedéseket a bizottsági jóváhagyás közzététele előtt nem alkalmazzák.

5. A BIZOTTSÁG ÉRTÉKELÉSE

5.1. Eljárási követelmény: konzultáció az érdekelt felekkel

- (65) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének megfelelően a légi forgalom repülőterek közötti megosztásáról szóló határozat elfogadásához az „érintett felekkel” folytatott előzetes konzultáció szükséges. A holland hatóságok közzétették az fmsz-tervezetet, lehetővé téve az érintett felek, köztük az érintett légi fuvarozók és repülőterek számára, hogy 2019. január 16. és február 6. között közöljék véleményüket. A szövegtervezetnek a Bizottság értesítése céljából történő későbbi módosításai csak az érintett felek által felvetett bizonyos aggályok figyelembevételére korlátozódnak.
- (66) Ebből az következik, hogy a holland hatóságok teljesítették az érdekelt felekkel folytatott előzetes konzultáció követelményét.

5.2. Alapvető követelmények

5.2.1. *A Schiphol és a Lelystad repülőterek forgalommegosztásra való jogosultsága az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése szerint*

- (67) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdése számos követelményt állapít meg arra vonatkozóan, hogy adott repülőterek jogosultak legyenek forgalommegosztásra.

- (68) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének a) pontját illetően a holland hatóságok kijelentik, hogy a repülőterek a randstadi konurbációt szolgálják ki. Az említett rendelet 2. cikke (22) bekezdésének értelmében „konurbáció”: több város vagy település népességének gyarapodásával és területének terjeszkedésével létrejött egybefüggő beépített terület. A randstadi konurbáció Hollandia közép-nyugati részén helyezkedik el, és elsősorban a négy legnagyobb holland városból (Amszterdam, Rotterdam, Hága és Utrecht) és azok környező területeiből áll. A fent említett meghatározás értelmében konurbációnak minősül, amelyet a két repülőtér szolgál ki. Az, hogy a beépített terület és a Lelystad repülőtér között bizonyos mezőgazdasági területek helyezkednek el, nem releváns az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének a) pontjában előírt követelmény szempontjából.
- (69) A rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontját illetően a Bizottság megállapítja, hogy a repülőtereket megfelelő közlekedési infrastruktúra szolgálja ki, amely a lehetséges mértékben olyan közvetlen összeköttetést biztosít, amellyel 90 percen belül elérhető a repülőtér, szükség esetén a határ másik oldaláról is. A Schiphol repülőtér és a Lelystad repülőtér a konurbáció mind a négy városából egyaránt megközelíthető közúton, szinte teljes egészében autópályán. A holland hatóságok szerint a menetidő a konurbáció mind a négy városából legfeljebb 90 perc. Tekintettel a konurbáció méretére, a kettő közül az egyik repülőtérhez való hozzáférés könnyebb lehet, mint a másikhoz, az utas indulási helyétől függően. Ez a tény azonban nem zárja ki az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése b) pontjának való megfelelést. Ezen túlmenően, bár bizonyos forgalmi körülmények között előfordulhat, hogy az egyik vagy a másik repülőtér nem közelíthető meg 90 percen belül, ilyen esetben elkerülhetetlenek az effajta bizonytalanságok, és nem akadályozzák meg, hogy a szóban forgó rendelkezésben foglalt követelmény, vagyis az ilyen összeköttetés biztosítása, „amennyire lehetséges”, teljesüljön ⁽¹⁹⁾.
- (70) Ugyanígy a Schiphol repülőtér vasúton is elérhető, a lelystadi pályaudvarról pedig megfelelő időben buszos ingajáratot indítanak a Lelystad repülőtérre (vö. e határozat későbbi preambulumbekzdését). A holland hatóságok példaként hozzáfűzik, hogy az egyrésztől a lelystadi központi pályaudvar, másrésztől pedig az amszterdami központi pályaudvar és a Schiphol repülőtér közötti vasúti menetidő 42, illetve 38 perc, míg a buszos utazás a lelystadi központi pályaudvar és a Lelystad repülőtér között 10 percet vesz igénybe.
- (71) Összegzésképpen fenntartható az az állítás, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének b) pontjában foglalt követelmények teljesülnek.
- (72) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdése c) pontja előírja, hogy az érintett repülőtereket gyakori menetsűrűségű, megbízható és hatékony tömegközlekedéssel kell összekapcsolni egymással, illetve Amszterdammal és konurbációjával. A meglévő vasúti összeköttetések lehetővé teszik az utasok számára a Schiphol repülőtér és a lelystadi központi pályaudvar elérését gyakori menetsűrűségű és megbízható vasúti szolgáltatások útján. Ami a Lelystad repülőtérrel illeti, a fent említett követelmény teljesülése tehát csak a lelystadi központi pályaudvar és a Lelystad repülőtér közötti megfelelő buszjárat létrehozásától függ. A holland hatóságok szerint ezt a szolgáltatást a Lelystad repülőtér kereskedelmi műveletek előtt történő megnyitásakor vezetik be, vagyis harminc perces időközönként indulnak majd buszjáratok a repülőtérre. Ezért a 19. cikk (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelményt teljesítettnek kell tekinteni.
- (73) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdése első albekezdésének d) pontjával összhangban a repülőterek biztosítják a szükséges szolgáltatásokat a légi fuvarozóknak. A Lelystad repülőtér konkrétan alkalmas az ICAO/EASA CAT C forgalom kezelésére, ideértve például a Boeing 737 és az Airbus A320/321 repülőgépeket is. A forgalom előtt 6:00 és 23:00 között lesz nyitva. A repülőtér földi kiszolgálási és utaskezelési szolgáltatásokat nyújt, az ilyen fajta repülőterek esetében szokásos módon.

⁽¹⁹⁾ Ezenkívül a holland hatóságok már döntöttek arról, hogy a Lelystad repülőtérre vezető A6-os autópályát kétsávosról háromsávosra bővítik, és 2021-től kijáratot építenek a repülőtér felé, ami mind jobban elősegíti a repülőtérhez való hozzáférést.

- (74) Az fmsz-tervezet a légi fuvarozók kereskedelmi lehetőségeit sem akadályozza indokolatlanul, az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének első albekezdésével összhangban. A fenti (73) preambulumbekkezdésben ismertetett tényeken túlmenően a Bizottság megállapítja, hogy a Lelystad repülőtérre történő bármilyen áthelyezésre önkéntes alapon kerül sor, mivel az fmsz-tervezet nem ír elő ilyen kötelezettséget. A Schiphol repülőtéren visszaadott résidőket továbbra is felhasználhatja vagy ugyanaz a légi fuvarozó vagy légifuvarozó-csoport a szóban forgó repülőtérrel egy transzfercéllomásra induló járat céljára, vagy pedig egy másik fuvarozó, ha a résidő visszakerült a résidőalapba. Az a tény, hogy a Lelystad repülőteret elsősorban a Schiphol repülőtérrel áthelyezett konkrét forgalom számára tartják fenn, nem tekinthető úgy, hogy indokolatlanul akadályozná az olyan légi fuvarozók kereskedelmi lehetőségeit, amelyek ilyen áthelyezés nélkül kívánják használni a Lelystad repülőteret. A korlátozás a jelenlegi fmsz-tervezet jellegéből fakad, amelynek célja a Schiphol repülőtéren fennálló kapacitási korlátok enyhítése, a forgalomnak a Lelystad repülőtérre való önkéntes áthelyezése révén⁽²⁰⁾. Az a kérdés, hogy ez a helyzet összeegyeztethető-e különösen az arányosság elvével, az alábbiakban kerül értékelésre (vö. e határozat 5.2.2. szakaszával).

5.2.2. Arányosság, átláthatóság, objektív kritériumok és megkülönböztetésmentesség

5.2.2.1. Előzetes megjegyzések

- (75) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében előírt, az arányosságra, az átláthatóságra, az alkalmazott kritériumok objektív jellegére, valamint a megkülönböztetésmentességre vonatkozó követelmények azt jelentik, hogy a forgalom a repülőterek között csak legitim célok alapján osztható meg, anélkül, hogy ez korlátozná a tagállamok bármely konkrét célra irányuló döntését.
- (76) A rendelettervezet 7. cikke feltételeinek alapján ez a határozat a rendelettervezet 2. cikkének (2) és (3) bekezdése értelmében a Lelystad repülőtéren rendelkezésre álló 10 000 elsőbbségi résidőn belüli forgalommegosztásra korlátozódik.
- (77) A holland hatóságok által intézkedéstervezetük indokolása céljából hivatkozott cél a Schiphol repülőtér mint az Unió egyik fő csomópontja szerepének erősítése, mivel ez a repülőtér elérte az Alders-megállapodásban meghatározott évi 500 000 járatmozgás kapacitáskorlátját (vö. a fenti (24) preambulumbekkezdéssel). Ez az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke alapján jogszerűen megvalósítható célok között szerepel. A 2408/92/EGK tanácsi rendelet⁽²¹⁾ 8. cikkének (1) bekezdésére alapuló korábbi határozatokban, azaz a 95/259/EK⁽²²⁾, a 98/710/EK⁽²³⁾ és a 2001/163/EK bizottsági határozatban⁽²⁴⁾, valamint „Az EU külső légiközlekedési politikája – a jövőbeli kihívások kezelése” című közleményében⁽²⁵⁾ a Bizottság elismerte egy aktív repülőtér-tervezési politika legitimitását, amennyiben az megfelel az uniós jog általános elveinek. Az ilyen tervezési politika számos olyan tényezőt figyelembe vehet, amelyek az illetékes hatóságok szerint prioritásnak tekinthetők. A repülőtér-tervezési politika végrehajtásához meghozandó konkrét intézkedések az egyes repülőterek esetében is eltérőek lehetnek. Jogosan felmerülhet az igény egy tagállam részéről arra, hogy előmozdítsa a területén lévő valamelyik repülőtér fejlesztését a területén található többi repülőtér kárára. Ebben az esetben a szóban forgó többi repülőtérhez történő hozzáférés korlátozásának előírása önmagában indokolt eszköz lehet e cél eléréséhez. Mindazonáltal az arányosság, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdésében meghatározott elveit be kell tartani, amikor a szóban forgó legitim célkitűzés előmozdítását célzó konkrét szabályokról van szó.

⁽²⁰⁾ Hasonló helyzetet illetően vö. a 2408/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásról szóló, 1995. március 14-i 95/259/EK bizottsági határozattal (VII/AMA/9/94. sz. ügy – a párizsi repülőtérrendszerre vonatkozó franciaországi forgalommegosztási szabályok) (HL L 162., 1995.7.13., 25. o.), VI. szakasz.

⁽²¹⁾ A Tanács 2408/92/EGK rendelete (1992. július 23.) a közösségi légifuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról (HL L 240., 1992.8.24., 8. o.).

⁽²²⁾ Lásd a 20. lábjegyzetet.

⁽²³⁾ A Bizottság 98/710/EK határozata (1998. szeptember 16.) a 2408/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásról (VII/AMA/11/98. sz. ügy – a milánói repülőtérrendszerre vonatkozó olaszországi forgalommegosztási szabályok) (HL L 337., 1998.12.12., 42. o.), (45) preambulumbekkezdés.

⁽²⁴⁾ A Bizottság 2001/163/EK határozata (2000. december 21.) a 2408/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazására vonatkozó eljárásról (TREN/AMA/12/00. sz. ügy – a milánói repülőtérrendszerre vonatkozó olaszországi forgalommegosztási szabályok) (HL L 58., 2001.2.28., 29. o.), (45) preambulumbekkezdés.

⁽²⁵⁾ Az Európai Unió légi közlekedéssel kapcsolatos külpolitikája – a jövőbeli kihívások kezelése, COM (2012) 556 final, 2012. szeptember 27.

5.2.2.2. Arányosság, átláthatóság és objektív kritériumok

- (78) A holland hatóságok által benyújtott szabályok célja a Schiphol repülőtéren egyes járatok más olyan járatokkal való helyettesítésének lehetősége, amelyek alkalmasabbak a Schiphol csomóponti repülőterként betöltött funkciójának bővítésére. Ebből a célból különbséget tesznek „transzferjáratok” és „közvetlen járatok” között. Az fmsz-tervezet szerint egy célállomást „transzferjáratként” sorolnak be, ha a hivatkozott öt éves referencia-időszak alatt a Schiphol repülőteréről az adott célállomásra repülő utasoknak átlagosan legalább 10 %-a előzőleg leszállt a Schiphol repülőtéren, azzal a feltétellel, hogy a besorolás közzétételét megelőző három évben évente több mint tíz járatot működtettek.
- (79) Ezzel szemben a „közvetlen járatokat” az jellemzi, hogy a Schiphol repülőteréről a célállomásra induló összes járaton belül a transzferjáratok átlagos százalékos aránya kevesebb, mint 10 % a hivatkozott öt naptári év során, azzal a feltétellel, hogy a besorolás közzétételét megelőző három évben évente több mint tíz járatot működtettek.
- (80) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése nem zárja ki az ilyen küszöbértékek meghatározását a forgalomnak a repülőterek között történő megosztása vonatkozásában. Az annak meghatározására kiválasztott küszöbszint, hogy egy célállomás vonatkozásában megvan-e a repülőtéren átszállást végrehajtó kritikus utaslétszám, elvileg képes lehet az adott forgalom az adott repülőterre történő átirányítására, és nem feltétlenül haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (81) Ám ahhoz, hogy az ilyen küszöbök megállapítása arányos eredményekhez vezessen, az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének második albekezdésével összhangban ezeket objektív értékelésre kell alapozni azt illetően, hogy megvalósítják-e a kérdéses célt – azaz ebben az esetben a Schiphol repülőtér csomóponti funkciójának megőrzését és fejlesztését –, és ha igen, miként. E célból a tagállamok bizonyos fokú mérlegelési jogkörrel rendelkeznek. Mivel a különböző küszöbértékek eltérő hatásokat fejthetnek ki, az érintett tagállamnak egy adott küszöb elfogadása előtt gondosan meg kell vizsgálnia ezeket a hatásokat.
- (82) Az SEO Amsterdam Economics tanulmánya ⁽²⁶⁾ arra a következtetésre jut, hogy „az alacsony átadási küszöb korlátozott piaci torzuláshoz vezet, míg a nagyobb küszöbök szelektívebb, ugyanakkor hatékonyabb eredményhez vezetnek”. A tanulmány kiindulási pontként 10 %-os küszöböt vesz figyelembe, és összehasonlítja az alternatív küszöbök hatásait. Ha az fmsz ezt a küszöböt veszi alapul, a KLM járatainak jelentős része közvetlen járatnak minősül, konkrétan évente akár [...] repülőgépmozgást is ideértve ([...] útvonalon). Egy nagyon alacsony küszöbérték (4 % vagy annál alacsonyabb) nem jelentene jelentős különbséget a KLM számára [...], ám a charter-fuvarozókat igen nagy mértékben befolyásolná. Ezek a 10 %-os küszöbértékhez képest lehetőségeket veszítenének el arra, hogy elsőbbséget szerezzenek a Lelystad repülőtéren a forgalom oda történő áthelyezése céljából. Egy 8 %-os vagy annál alacsonyabb küszöbérték a KLM-et csak mérsékelten befolyásolná a 10 %-os forgatókönyvhöz képest, [...]. Ha a küszöböt 15 %-ra állítanák, akkor a KLM lényegesen nagyobb mértékben tartozna az fmsz hatálya alá (több mint [...] további repülőgépmozgás), azaz abszolút értékben jobban, mint az összes olyan légitársaság, amelynek bázishelye a Schiphol repülőtér. A 15 %-os küszöb mellett a Transavia Schiphol repülőteréről indított járatainak körülbelül [...] %-a minősülne transzferjáratnak, míg egy nagyon alacsony küszöbértéknél, azaz 2 %-nál a Transavia Schiphol repülőteréről indított járatainak több mint [...] %-a lenne transzferjárat, ami azt jelenti, hogy a légitársaság által kiszolgált viszonylag sok célállomás közül csak néhány minősülne transzferjáratnak. Ami a többi versenytársat illeti, a tanulmány szerint a Schiphol repülőtéren az Easyjet által generált forgalom csaknem [...] %-a eléri a 15 %-os küszöböt. Egy ezen a szinten meghatározott küszöbértékkel a bázishelyként a Schiphol repülőteret választó valamennyi fuvarozó közül a Tuifly és a Corendon lenne a legkevésbé esélyes arra, hogy elsőbbséget szerezzen a Lelystad repülőtéren a forgalom oda történő áthelyezése céljából.
- (83) Ezen elemzés fényében a holland hatóságok jogosan állapították meg, hogy a 10 %-os küszöb megfelelő egyensúlyt teremt. Ez a küszöb a Schiphol repülőtéren jelenleg lebonyolított mozgások 2 %-a tekintetében kínál lehetőséget arra, hogy a „közvetlen járatokat” áthelyezzék a Lelystad repülőterre, és ezeket a Schiphol repülőtéren „transzferjáratokkal” helyettesítsék. Számos légi fuvarozó számára ezek a feltételek bizonyosan kedvezőek ⁽²⁷⁾.
- (84) Ebben a tekintetben a küszöbérték alkalmasnak tekinthető a kitűzött cél megvalósítására, és nem haladja meg az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

⁽²⁶⁾ Vö. a fenti (41) preambulumbekkezdéssel.

⁽²⁷⁾ A tanulmány megállapításai az ismert célállomásokon alapulnak, és nem veszik figyelembe azt, hogy a fuvarozók más célállomások esetében is igazolhatják azt, hogy ezek is transzfercélállomásnak minősülnek. Vö. az alábbi (90) preambulumbekkezdéssel.

- (85) Az fmsz-tervezet többi elemét illetően először is emlékeztetni kell arra, hogy a járatok Schiphol repülőtérrel Lelystad repülőtérre történő áthelyezése önkéntes jellegű. Másodszor a Lelystad repülőtéren az érintett fuvarozók számára biztosított elsőbbség, amelynek célja az ilyen áthelyezés lehetőségének növelése, 10 000 résidőre korlátozódik. Egy 25 000 résidőre történő esetleges bővítésről az értékelés után külön döntenek, és ezt csak a Bizottság új jóváhagyása esetén alkalmazzák. Harmadsorban a rendelettervezet 3. cikke szerint az így biztosított elsőbbség csak azon fuvarozók számára áll rendelkezésre, amelyek hozzájárulnak a Schiphol repülőtér mint csomóponti repülőtér fejlesztéséhez, azaz az fmsz-tervezet végső céljához, konkrétan olyan módon, hogy a résidőket transzferjáratokhoz történő kizárólagos felhasználás céljából átalakítják. Konkrétan a 3. cikk (2)–(4) bekezdése biztosítja, hogy az fmsz (a résidőkről szóló rendelet értelmében rendelkezésre álló) résidőmobilitástól és az érintett fuvarozó vagy fuvarozócsoporthoz rendelkező álló résidők teljes számának változásától függetlenül megvalósítsa a célját.
- (86) Az fmsz-tervezetben megállapított valamennyi kritérium objektív és átlátható.

5.2.2.3. A megkülönböztetés tilalma

- (87) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy a forgalommegosztására vonatkozó szabályok ne valósítsanak meg sem az Unión belüli célállomások közötti, sem pedig a légi fuvarozók állampolgárságára vagy személyére alapuló hátrányos megkülönböztetést. Ez a két tilalom az egyenlő bánásmód általános elvének kifejeződése. A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ⁽²⁸⁾ ez az elv megköveteli, hogy az összehasonlítható helyzeteket ne kezeljék eltérően, a különféle helyzeteket pedig ne kezeljék azonos módon, kivéve, ha ez a bánásmód objektíven igazolható.

— Az EU-n belüli célállomások közötti hátrányos megkülönböztetés hiánya

- (88) Az fmsz-tervezet csak abban az esetben tesz különbséget „közvetlen járatok” és „transzferjáratok” között, amennyiben ez a mozgásoknak a Schiphol repülőtérrel a Lelystad repülőtérre történő áthelyezését érinti, ugyanakkor az utóbbi repülőtéren bizonyos fokú elsőbbséget ad. A „kockázatos járatokon” kívül, amelyeket biztonsági okokból csak a Schiphol repülőtéren lehet kezelni, ez a különbségtétel elválaszthatatlanul kapcsolódik a Schiphol repülőtér csomóponti repülőtérként betöltött funkciója megerősítésének legitim céljához. Amint azt a fentiekben kifejtettük, az fmsz-tervezet hozzájárulhat e célkitűzés megvalósításához, és nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket, az ebből fakadó kritériumok pedig önmagukban objektív jellegűek. Ennek eredményeként a különbségtétel objektív módon indokoltnak tekinthető, és önmagában nem lehet diszkriminatívnak tekinteni.
- (89) Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a holland hatóságok által a két különböző típusú célállomás megkülönböztetése céljából megállapított kritériumok biztosítják, hogy minden olyan célállomást, amelynek a Schiphol repülőtérre mint célállomásra azonos hatása van, egyenlő bánásmódban részesítsenek.
- (90) Ez vonatkozik azokra a célállomásokra is, amelyek azért nem szerepelnek a végrehajtásiutasítás-tervezet 1. mellékletében, mert a holland hatóságok számára eddig rendelkezésre álló információk alapján nem haladják meg a 10 %-os küszöböt az átszálló utasokat illetően. A légi fuvarozók egy vagy több célállomása valóban transzfercélállomásként kezelhető a vonatkozó adatok alapján, ideértve a megfelelő előrejelzéseket és a más európai repülőterekre vonatkozó adatokat is (vö. a végrehajtásiutasítás-tervezet 1. cikkének (3) és (4) bekezdésével, valamint 3. cikkével) ⁽²⁹⁾. Az e szabályokban foglalt feltételek a fuvarozók számára a lehető legtöbb lehetőséget kínálják az ezzel kapcsolatos igényeik alátámasztására, például a csatlakozó járat utas általi kiválasztására vonatkozó adatok ⁽³⁰⁾ vagy a repülőtér által gyűjtött adatok felhasználását is.
- (91) Ennek eredményeként megállapítható, hogy az fmsz-tervezet nem tesz megkülönböztetést az Unión belüli célállomások között.

— A légi fuvarozók állampolgársága vagy személye alapján történő hátrányos megkülönböztetés hiánya

- (92) A célállomások közötti különbségtételre meghatározott, objektív jellegű kritériumok – figyelembe véve az intézkedés célját – biztosítják, hogy ne kerüljön sor megkülönböztetésre a légi fuvarozó állampolgársága vagy személye alapján. Minden légi fuvarozót – azonos kritériumok alapján – egyenlő bánásmódban részesítenek.

⁽²⁸⁾ Pl.: a C-133/09. sz., *Uzonyi* ügyben 2010. szeptember 30-án hozott ítélet, ECLI:EU:C:2010:563, 31. pont.

⁽²⁹⁾ Vö. a fenti (15) és (16) preambulumbekkezdéssel.

⁽³⁰⁾ Az ilyen eszközök révén az utas két egymást követő járatra foglalhat helyet, és biztosítási fedezete késés, járatleállítás vagy a járatátszervezés esetén helyettesítő járatot vagy szállodai szállást tartalmaz, ha ez szükséges. Közismert szolgáltató a „Dohop” (<https://www.dohop.com/>) és a „Kiwi” (<https://www.kiwi.com/en/pages/content/about/>).

- (93) Ahogy ezt fent részletesen kifejtettük, a rendelettervezet 3. cikke szerint az így biztosított elsőbbség csak azon fuvarozóknak áll rendelkezésére, amelyek hozzájárulnak a Schiphol repülőtér mint csomóponti repülőtér fejlesztéséhez, azaz az fmsz-tervezet végső céljához, konkrétan olyan módon, hogy a résidőket transzferjáratokhoz történő kizárólagos felhasználás céljából átalakítják.

5.2.3. A résidők kiosztására vonatkozó uniós szabályok betartása

- (94) Az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdése szerint a forgalmi jogok gyakorlására különösen a résidők kiosztásáról szóló alkalmazandó uniós szabályok vonatkoznak. Ezzel a kérdéssel jelenleg a résidőkről szóló rendelet foglalkozik.
- (95) A holland hatóságok szerint a résidőkről szóló rendelet 3. cikkével összhangban elvégzett elemzés azt mutatja, hogy a Lelystad kapacitáshiánnyal küzd majd, amint a repülőtéren megkezdődnek a kereskedelmi tevékenységek. Következésképpen a Lelystadot az említett rendelkezéssel összhangban koordinált repülőtérként jelölik ki.
- (96) A résidők koordinált repülőtereken történő kiosztása meg kell, hogy feleljen a rendelet többi rendelkezésének, különösen a rendelet 8–10. cikkének
- (97) A rendelettervezet 2. cikkének (2) bekezdése szerint az abban előírt elsőbbség „nem sérti a résidőkről szóló rendeletet”. Ennek eredményeként, amint azt a rendelettervezet indoklásában kifejtik, a rendelettervezet csak azokra a kérelmekre vonatkozik, amelyek az említett rendeletben megállapított általánosan alkalmazandó kritériumok alkalmazását követően továbbra is ütköznek egymással.
- (98) E tekintetben hivatkozni kell a résidőkről szóló rendelet 10. cikkének (6) bekezdésére. E rendelkezés szerint a koordinált repülőtereken az új belépők javára abban meghatározott elsőbbséget „a 2408/92/EGK tanácsi rendelet 8. cikke (1) bekezdésének sérelme nélkül” állapítják meg. A 2408/92/EGK rendelet 8. cikke (1) bekezdését az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (2) bekezdése váltotta fel, amely jelenleg a forgalommegosztási szabályok megállapításának (és Bizottság általi értékelésének) jogalapja. Ennek eredményeként az elsőbbséget az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke (2) bekezdésének megfelelően létrehozott forgalommegosztás keretében lehet kiigazítani, feltéve, hogy az ilyen kiigazítás a kérdéses forgalommegosztási szabályok céljának eléréséhez feltétlenül szükséges mértékre korlátozódik.
- (99) Ez esetben a rendelettervezet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott elsőbbségi szabály csak a résidőkről szóló rendelet elsőbbségi kritériumainak alkalmazása után érvényesülhet, és az eddig a szabályok hatálya alá tartozó résidőkre, vagyis 10 000 gépmozgásra korlátozódik ⁽³¹⁾. Az elsőbbség e kiigazítása nem lépi túl az fmsz-tervezet céljának eléréséhez szükséges mértéket, ezért összeegyeztethető a résidőkről szóló rendelettel.
- (100) Hasonlóképpen a rendelettervezet 3. cikkében meghatározott szabály, amely szerint a Schiphol repülőtéren a 2. cikk (2) bekezdésének hatálya alá tartozó résidőket csak transzferjáratokra lehet felhasználni, a forgalommegosztásból következik, és konkrétan az ilyen megosztás jellemzője. Ezért ugyanígy összeegyeztethetőnek kell tekinteni a résidőkről szóló rendelettel.

5.2.4. Egyéb uniós szabályok betartása

- (101) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1008/2008/EK rendelet 19. cikke alapján elvégzendő értékelés egyedüli tárgya a nemzeti „forgalommegosztási” szabály (a 19. cikk (3) bekezdésének első albekezdése). Ami az említett cikk (1) bekezdésének való megfelelést illeti, a forgalommegosztásnak szükséges előfeltétele a Lelystad repülőtér adott időpontban történő megnyitása a kereskedelmi műveletek előtt, valamint e megnyitás mértéke a lehetséges műveletek vonatkozásában. Ezek az elemek nem képezik részét a forgalommegosztásnak. Magának a forgalommegosztásnak a feltételei nem befolyásolhatják kedvezőtlenül az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkének (1) bekezdésében említett, „biztonságra”, „védelemre” és „környezetvédelemre” vonatkozó uniós szabályoknak való megfelelést. Ennek eredményeként az említett szempontokkal kapcsolatban nem merül fel a szóban forgó rendelkezéssel való összeegyeztethetlenség aggálya.

6. KÖVETKEZTETÉS

- (102) Összegezve, a holland hatóságok értesítésében szereplő tények és feltételezések értékelése alapján a Bizottság úgy véli, hogy a tervezett forgalommegosztási szabályok összeegyeztethetőek az 1008/2008/EK rendelet 19. cikkével,

⁽³¹⁾ Amint azt a fentiekben kifejtettük ((12) és (85) preambulumbekzdés), a Lelystad repülőtéren az érintett résidők számának növelésére csak a rendszer értékelését követően és a Bizottság külön jóváhagyásával kerül sor. Az e határozatban tervbe vett rendszer a fent említett 10 000 résidőre korlátozódik.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

Egyetlen cikk

Az infrastruktúra- és vízügyi miniszternek a légi forgalom Lelystad repülőtér és Schiphol repülőtér közötti megosztásáról szóló miniszterirendelet-tervezetében és végrehajtásiutasítás-tervezetében előírt intézkedéseket, amelyekről a Bizottságot 2019. március 29-én értesítették, és amelyeket a 2019. július 3-i és a 2019. július 11-i levelekkel módosítottak, a Bizottság jóváhagyja.

Ennek a határozatnak a Holland Királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2019. szeptember 24-én.

a Bizottság részéről

Violeta BULC

a Bizottság tagja

HELYESBÍTÉSEK

Helyesbítés a takarmányok forgalomba hozataláról és felhasználásáról, az 1831/2003/EK rendelet módosításáról, valamint a 79/373/EGK tanácsi irányelv, a 80/511/EGK bizottsági irányelv, a 82/471/EGK, 83/228/EGK, 93/74/EGK, 93/113/EK és 96/25/EK tanácsi irányelv és a 2004/217/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. július 13-i 767/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelethez

(Az Európai Unió Hivatalos Lapja L 229., 2009. szeptember 1.)

Az 1. oldalon és a tartalomjegyzékben, a rendelet címében:

a következő szövegrész: „AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 767/2009/EK RENDELETE (2009. július 13.) a takarmányok forgalomba hozataláról és felhasználásáról, az 1831/2003/EK rendelet módosításáról, valamint a 79/373/EGK tanácsi irányelv, a 80/511/EGK bizottsági irányelv, a 82/471/EGK, 83/228/EGK, 93/74/EGK, 93/113/EK és 96/25/EK tanácsi irányelv és a 2004/217/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről”

helyesen: „AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 767/2009/EK RENDELETE (2009. július 13.) a takarmányok forgalomba hozataláról és felhasználásáról, az 1831/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 79/373/EGK tanácsi irányelv, a 80/511/EGK bizottsági irányelv, a 82/471/EGK, 83/228/EGK, 93/74/EGK, 93/113/EK és 96/25/EK tanácsi irányelv és a 2004/217/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről”.

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU